Nations Unies S/PV.7675



Conseil de sécurité

Soixante et onzième année

Provisoire

7675e séance
Lundi 25 avril 2016, à 10 heures
New York

Président : M. Liu Jieyi . . . . (Chine)

Membres :
Angola . . . . M. Lucas
Égypte . . . . M. Mahmoud
Espagne . . . . M. Oyarzun Marchesi
États-Unis d’Amérique . . . . Mme Sison
Fédération de Russie . . . . M. Zagaynov
France . . . . M. Delattre
Japon . . . . M. Mizushina
Malaisie . . . . M. Ibrahim
Nouvelle-Zélande . . . . M. Van Bohemen
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du Nord . . . . M. Wilson
Sénégal . . . . M. Ciss
Ukraine . . . . M. Yelchenko
Uruguay . . . . M. Rosselli
Venezuela (République bolivarienne du) . . . . M. Méndez Graterol

Ordre du jour

Consolidation de la paix en Afrique de l’Ouest

Piraterie et vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée

Lettre datée du 6 avril 2016, adressée au Secrétaire général par les représentants de l’Angola, de la Chine et du Sénégal auprès de l’Organisation des Nations Unies (S/2016/321)

Ce procès-verbal contient le texte des déclarations prononcées en français et la traduction des autres déclarations. Le texte définitif sera publié dans les *Documents officiels du Conseil de sécurité*. Les rectifications éventuelles ne doivent porter que sur le texte original des interventions. Elles doivent être indiquées sur un exemplaire du procès-verbal, porter la signature d’un membre de la délégation intéressée et être adressées au Chef du Service de rédaction des procès-verbaux de séance, bureau U-0506 (verbatimrecords@un.org). Les procès-verbaux rectifiés seront publiés sur le Système de diffusion électronique des documents de l’Organisation des Nations Unies (http://documents.un.org)

16-11533 (F)





La séance est ouverte à 10 h 5.

Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté.

Consolidation de la paix en Afrique de l'Ouest

Piraterie et vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée

Lettre datée du 6 avril 2016, adressée au Secrétaire général par les représentants de l'Angola, de la Chine et du Sénégal auprès de l'Organisation des Nations Unies (S/2016/321)

Le Président (*parle en chinois*) : Conformément à l'article 37 du règlement intérieur provisoire du Conseil, j'invite les représentants de la Belgique, du Brésil, de Chypre, de l'Allemagne, de la Grèce, du Kazakhstan, de l'Italie, du Maroc, des Pays-Bas, du Nigéria, du Portugal, de l'Afrique du Sud, de la Suède, de la Thaïlande, du Togo et de la Turquie à participer à la présente séance.

Conformément à l'article 39 du règlement intérieur provisoire du Conseil, j'invite M. Tayé-Brook Zerihoun, Sous-Secrétaire général aux affaires politiques, à participer à la présente séance.

Conformément à l'article 39 du règlement intérieur provisoire du Conseil, j'invite les personnes suivantes à participer à la présente séance : M. Téte António, Observateur permanent de l'Union africaine auprès de l'Organisation des Nations Unies; et M. João Vale de Almeida, Chef de la délégation de l'Union européenne auprès de l'Organisation des Nations Unies.

Le Conseil de sécurité va maintenant aborder l'examen de la question inscrite à son ordre du jour.

J'appelle l'attention des membres du Conseil sur le document S/2016/321, qui contient une lettre datée du 6 avril 2016, adressée au Secrétaire général par les représentants de l'Angola, de la Chine et du Sénégal auprès de l'Organisation des Nations Unies, transmettant une note de cadrage relative à la question à l'examen.

Je donne maintenant la parole à M. Zerihoun.

M. Zerihoun (*parle en anglais*) : Je voudrais vous remercier,Monsieur le Président, de me donner cette occasion de faire un exposé au Conseil de sécurité sur la piraterie dans le golfe de Guinée. Comme le Conseil le sait, la question de la piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée est régulièrement abordée par les représentants spéciaux du Secrétaire général pour les régions de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest lors des séances d'information semestrielles. Néanmoins, c'est la première fois en près de cinq ans que le Conseil de sécurité consacre une séance à cette question.

Au cours de ces dernières années, le nombre d'actes de piraterie, de vols à main armée en mer et d'autres activités illicites dans le golfe de Guinée qui ont été enregistrés n'a cessé de baisser. Cependant, l'insécurité en mer demeure une source de préoccupation dans la région. Au cours du premier trimestre de 2016, le Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international a enregistré six attaques et six tentatives d'attaques dans le golfe de Guinée, dont neuf au Nigéria, une en Côte d'Ivoire et deux dans les eaux territoriales de la République démocratique du Congo. Des cas de détournement de navires au large des côtes du Nigéria à des fins politiques par des individus qui prétendent être des militants du Biafra et d'enlèvements le long des côtes de l'Afrique occidentale et centrale ont été récemment enregistrés.

Le Conseil se souviendra que, suite à une recrudescence des actes de piraterie, de vols à main armée en mer et d'autres activités illicites dans le golfe de Guinée, par ses résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012), il avait encouragé la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Commission du golfe de Guinée (CGG) à élaborer une stratégie régionale globale de lutte contre la piraterie dans le golfe avec le concours des Nations Unies.

En conséquence, le Sommet des chefs d'État et de gouvernement de la CEDEAO et de la CEEAC sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée a eu lieu à Yaoundé en juin 2013, avec l'appui du Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel et du Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale. Durant le Sommet, les chefs d'État et de gouvernement se sont engagés à œuvrer en vue de promouvoir la paix, la sécurité et la stabilité dans le golfe de Guinée. Fait notable, le Sommet a adopté un mémorandum d'accord sur la sécurité et la sûreté maritimes en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest qui définit les objectifs et les domaines de coopération, un code de conduite et une déclaration politique sur le renforcement de la coopération dans le golfe de Guinée. Le Sommet a aussi convenu de la création du Centre interrégional de coordination pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée aux fins de l'application de la stratégie régionale de sécurité et de

sûreté maritimes en Afrique centrale et en Afrique de l’Ouest ainsi que d’une claire répartition des tâches : aux organisations régionales la mise en œuvre de la Stratégie et de la coordination, et aux États la responsabilité des opérations.

Le Centre interrégional de coordination a été inauguré à Yaoundé le 11 septembre 2014 pour coordonner toutes les activités de répression de la piraterie et d’autres activités criminelles dans le golfe de Guinée. Cette inauguration a marqué un pas important et positif dans la coopération entre l’Afrique centrale et l’Afrique de l’Ouest en matière de lutte contre la piraterie et les crimes commis en mer dans la région du golfe de Guinée. Le Centre interrégional de coordination est supposé assurer la coordination entre les deux centres régionaux de coordination maritime : le Centre régional pour la sécurité maritime en Afrique centrale, situé à Pointe-Noire, en République du Congo, et le Centre régional pour la sécurité maritime en Afrique de l’Ouest, qui sera situé à Abidjan.

Le Centre régional de coordination maritime pour l’Afrique centrale est opérationnel depuis son inauguration officielle en octobre 2014, alors que les centres multinationaux et régionaux de sécurité maritime ne le sont pas encore pleinement. Toutefois, malgré son inauguration en 2014, le Centre interrégional de coordination lui-même n’est pas pleinement opérationnel du fait du manque de personnel et de fonds ainsi que d’autres contraintes logistiques.

Une réunion extraordinaire des hauts représentants de la CEDEAO, de la CEEAC et de la Commission du golfe de Guinée s’est tenue à Yaoundé le 12 février 2016 pour faciliter l’entrée en fonctionnement du Centre interrégional de coordination. Les représentants du Secrétaire général pour l’Afrique de l’Ouest et pour l’Afrique centrale ont tous deux participé à la réunion au nom de l’ONU. La réunion a examiné la question du recrutement du personnel et celle des procédures du Centre interrégional de coordination, celle du budget du deuxième semestre de l’exercice en cours et de l’exercice 2017, ainsi que le projet de programme d’activités.

S’agissant du budget, la réunion a recommandé que les États membres versent 40 % des fonds, tandis que les partenaires bilatéraux et internationaux verseraient le reste. Le Sommet a aussi recommandé que la CEEAC, la CEDEAO, la Commission du golfe de Guinée et leurs États membres accélèrent le décaissement des fonds pour permettre l’entrée en fonction du Centre interrégional de coordination entre les mois de juillet et décembre de cette année. Il a été en outre proposé de prévoir d’autres sources de financement, notamment en imposant les usagers des ports situés dans la région du golfe de Guinée.

La mobilisation des ressources reste une priorité clef pour assurer l’entrée en fonction effective du Centre interrégional de coordination, en particulier étant donné qu’une part importante des ressources budgétaires du Centre doit provenir des partenaires bilatéraux et internationaux. C’est pour cela que les chefs d’État et de gouvernement des pays membres de la CEDEAO et de la CEEAC et les représentants de la Commission du golfe de Guinée se sont mis d’accord sur le principe d’organiser dans l’avenir une réunion des partenaires et des parties tierces contributrices à Yaoundé. Il est prévu que cette conférence se tiendra juste après la réunion du Groupe du G7 et des amis du Golfe de Guinée, dont la tenue est prévue les 6 et 7 juin à Lisbonne. L’Organisation des Nations Unies est déterminée à participer à cet effort par l’entremise de ses bureaux régionaux en Afrique centrale et en Afrique de l’Ouest.

La lutte contre les crimes que sont le trafic, la piraterie et le vol à main armée exige de redoubler d’efforts et de bien comprendre que la répression n’est pas suffisante, si elle est nécessaire. Ceux qui commettent des actes illégaux en mer ont une forte capacité d’adaptation, sont de plus en plus sophistiqués dans leurs méthodes, et souvent bien informés, Cette lutte requiert des efforts nationaux, régionaux et mondiaux pour être souple et proactive. Les initiatives visant à favoriser le développement socioéconomique et à remédier au manque de possibilités d’emploi sont aussi nécessaires pour offrir des perspectives aux populations marginalisées qui pourraient être impliquées dans les activités de piraterie, tout particulièrement les jeunes.

En fin de compte, pour contrer les menaces actuelles, il faudra une combinaison de capacités, à savoir une amélioration qualitative de la collecte du renseignement, la mise en commun et une meilleure analyse du renseignement, un renforcement des capacités aussi bien en termes d’infrastructure qu’en termes de formation des agences locales des pays du golfe de Guinée chargées de l’application de la loi, et la mise en place de systèmes efficaces de douane et de contrôle aux frontières dans toute la sous-région. Il importe aussi d’éviter le chevauchement des activités visant à renforcer les capacités en matière de sûreté et de sécurité maritimes dans le golfe de Guinée. Les

groupes du G7 et des amis du golfe de Guinée ont servi de plateformes utiles de coordination à cet égard.

Enfin, et c'est le plus important, l'Union africaine doit tenir les 15 et 16 octobre à Lomé un sommet extraordinaire sur la sécurité maritime et le développement en Afrique. Nous pensons que le sommet offrira une occasion sans pareille aux pays de la région de réaffirmer leur détermination à renforcer conjointement le dispositif de sécurité maritime du golfe de Guinée.

Le Président (*parle en chinois*) : Je remercie M. Zerihoun de son exposé.

Le Conseil est saisi du texte d'une déclaration faite en son nom par le Président sur le sujet de la séance d'aujourd'hui. Je remercie les membres du Conseil des précieuses contributions qu'ils ont apportées à cette déclaration. Conformément à l'accord auquel ils sont parvenus, je considérerai que les membres du Conseil de sécurité souscrivent à cette déclaration, qui sera publiée en tant que document du Conseil de sécurité sous la cote S/PRST/2016/4.

Je vais donner maintenant la parole aux membres du Conseil de sécurité qui souhaitent faire des déclarations.

M. Ciss (Sénégal) : Je tiens à me féliciter tout d'abord de l'initiative de la présidence chinoise d'avoir bien voulu organiser, en rapport avec les délégations sénégalaise et angolaise, ce débat qui nous offre l'opportunité de discuter d'un thème d'une extrême importance et d'une large portée, dans un contexte mondial marqué par des défis cruciaux liés à notre sécurité collective. De toute évidence, la question de la piraterie et des vols à main armée dans le golfe de Guinée est une source de vive préoccupation pour les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. Mais cette problématique comporte aussi, à cause des enjeux économiques et géostratégiques sous-jacents, une dimension internationale irréductible.

Le golfe de Guinée est l'une des régions du monde qui reflète le mieux l'interconnexion des grands défis globaux actuels. En effet, cette partie de la façade atlantique du continent africain est un carrefour du trafic maritime international, de par sa position au cœur du réseau de routes maritimes reliant l'Afrique, l'Amérique, l'Europe et l'Asie. Mais le golfe de Guinée est surtout une zone aux ressources et potentialités économiques diverses. Or, ces potentialités, auxquelles s'ajoutent les nombreuses autres ressources situées sur la partie continentale, attirent autant l'intérêt et les investissements des acteurs économiques légaux que la convoitise des criminels et trafiquants de tous genres, qui, de plus en plus, développent des moyens dépassant bien souvent les capacités nationales des États de la région pris individuellement.

Les rapports dont nous disposons sur le sujet établissent d'ailleurs qu'au cours de cette dernière décennie, le phénomène de la piraterie et du vol à main armée a gagné en ampleur dans le golfe de Guinée, devenant ainsi une entrave de taille au développement des activités maritimes sur lesquelles repose pourtant une partie substantielle des économies des pays de la région. Au fil des années, le champ de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée s'est élargi de façon inquiétante tout en se diversifiant, et ne se limite plus au seul secteur pétrolier. Ainsi, aux actes de piraterie parfois menés sous forme de raids de plus en plus audacieux et perfectionnés depuis la haute mer s'ajoutent désormais les vols à main armée, la pêche illicite, le trafic de migrants, la traite des êtres humains, le trafic de drogues et d'armes, ainsi que celui de médicaments contrefaits et de déchets toxiques. Cette complexité grandissante du problème justifie largement la mobilisation croissante des États et des organisations régionales de la zone avec, à leurs côtés, divers partenaires internationaux, comme en attestent les nombreuses initiatives menées au cours des cinq dernières années en réponse à ce défi.

Le Sommet sur la sûreté et la sécurité maritimes tenu à Yaoundé, au Cameroun, en juin 2013, sous l'égide des trois organisations sous-régionales – comme l'a d'ailleurs rappelé à juste titre le Sous-Secrétaire général, que je voudrais en passant remercier pour sa déclaration –, constitue à cet égard un véritable déclic et une manifestation tangible de l'engagement collectif des États face à cette menace grandissante. Le processus ayant abouti à cette rencontre illustre les différentes étapes de cet engagement régional, qui a reçu un accueil international favorable, y compris au sein des Nations Unies, avec l'adoption des résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012), sans oublier la déclaration présidentielle S/PRST/2013/13, adoptée en 2013 par le Conseil sur le sujet au lendemain du Sommet de Yaoundé.

Le défi consistant à formuler et à mettre en place le cadre légal et institutionnel devant permettre une réponse coordonnée et efficace des pays de la région a été fortement souligné lors du Sommet de Yaoundé à l'issue duquel, il faut le rappeler, fut adopté un ensemble de documents stratégiques relatifs à la sûreté et la

sécurité maritimes dans le golfe de Guinée. Il s'agit de la Déclaration des chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun, dite Déclaration de Yaoundé, du Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, ainsi que du Mémorandum d'entente entre la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Commission du golfe de Guinée (CGG) sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest.

Au regard, d'une part, du chemin parcouru depuis la dernière séance du Conseil sur le même thème (voir S/PV.6723) et, d'autre part, de la situation sur le terrain, nous avons des raisons légitimes d'être satisfaits de la mobilisation continue des États et des organisations sous-régionales du golfe de Guinée, qui ont accompli des progrès substantiels dans la mise en place des institutions et l'adoption des cadres juridiques relatifs à l'architecture de sûreté et de sécurité maritimes. À titre d'exemple, la CGG et la CEDEAO ont finalisé leurs stratégies maritimes régionales, respectivement en août 2013 et en mars 2014, en application de la Déclaration de Yaoundé, qui demandait à ces entités

> « d'élaborer et d'adopter une stratégie régionale de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer, en cohérence avec la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) ».

Le processus de Yaoundé suit également son cours avec la mise en place progressive des piliers de l'architecture interrégionale de sûreté et de sécurité maritimes que sont les différents centres de coordination et d'harmonisation des politiques et initiatives régionales envisagées lors dudit sommet. Au demeurant, il faut reconnaître que l'opérationnalisation de cette architecture est fonction de certaines conditions qui tardent encore à être réunies, malgré les réalisations dont nous avons parlé. Il s'agit notamment du renforcement de la coordination et de l'harmonisation des législations en la matière, qui, dans une telle configuration, s'effectuent à la fois aux niveaux interétatique et interrégional. En outre, on note l'existence d'obstacles liés à la délicate question, non encore entièrement résolue, de la délimitation des frontières maritimes, qui peut constituer un élément de crispation dans les relations entre les différents États riverains du golfe de Guinée.

Le financement constitue, par ailleurs, un élément central pour l'effectivité et le fonctionnement de l'ensemble du dispositif. Il convient, dès lors, de noter qu'en plus de la nécessaire mobilisation et de la mutualisation des ressources des États et des organisations sous-régionales du golfe de Guinée, le soutien des partenaires techniques et financiers s'avère indispensable pour la consolidation et la durabilité des systèmes intégrés de sécurité maritime en gestation. À cet égard, il y a lieu de saluer le concours fort estimable, sur les plans technique et financier, des partenaires qui s'impliquent, aux niveaux bilatéral et multilatéral, en soutien aux initiatives étatiques et régionales de lutte contre la piraterie et le vol à main armée. Dans ce registre, nous tenons particulièrement à souligner les apports du Fonds d'affectation spéciale pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, mis en place par l'Organisation maritime internationale.

En dépit de la persistance de nombreux défis, la mobilisation régionale en réponse à cette menace que sont la piraterie et le vol à main armée devrait être perçue comme une manifestation de la ferme volonté des États du golfe de Guinée d'assumer leurs responsabilités dans le domaine sécuritaire. Du reste, la sécurité dans la région doit être appréhendée de manière holistique, car les causes et déterminants principaux de l'insécurité maritime sont à rechercher sur la terre ferme. En vérité, la criminalité maritime est souvent entretenue par de vastes réseaux d'activités illicites qui se construisent progressivement sur fond de mauvaise gouvernance, d'extrême pauvreté et de violence sociopolitique. Dès lors, il nous paraît primordial de souligner les liens existant entre la piraterie et la criminalité transnationale organisée, étant entendu que ce fléau est l'un des défis majeurs qui menacent la stabilité des pays de la région.

De plus, compte tenu du contexte sécuritaire particulier en Afrique de l'Ouest et du Centre, il nous faudrait envisager sérieusement la possibilité de l'existence de connexions entre la piraterie dans le golfe de Guinée et le financement des activités des groupes terroristes implantés dans la région. Il est également essentiel de tenir compte des autres enjeux liés à la sécurité et à la sûreté maritimes, tels que la gestion et le contrôle des ressources marines.

Dans le secteur de la pêche où apparaît une pression sur les ressources halieutiques disponibles du

fait, notamment, de l'augmentation du nombre de navires de pêche opérant et de la pêche illégale, l'on constate que la rareté des stocks de poissons a tendance à pousser les pêcheurs artisans ou traditionnels à s'affranchir des frontières maritimes et des réglementations nationales des États. Tous ces facteurs constituant des sources potentielles de conflit, il est nécessaire de renforcer les politiques et partenariats en matière d'exploitation rationnelle des ressources halieutiques, de gouvernance et de partage des ressources marines transnationales, en tenant compte, toutefois, des spécificités des États.

C'est en raison de ces enjeux sécuritaires divers mais connexes qu'à sa deuxième édition tenue en 2015, le Forum international de Dakar sur la paix et la sécurité en Afrique avait consacré une de ses plénières à la sécurité maritime. Cette édition a permis d'animer le dialogue stratégique entre les participants, d'approfondir la réflexion pour une approche intégrée des menaces sur le continent, en plus d'identifier les réponses les mieux appropriées à apporter aux défis du moment. Nous sommes d'avis que les orientations pertinentes issues dudit forum méritent une appropriation par les États ainsi qu'un soutien actif de la communauté internationale.

Pour n'en citer que les plus saillantes, j'insisterai sur, premièrement, l'importance d'une approche africaine qui tienne compte, outre la sécurité, des dimensions environnementales, touristiques et économiques; deuxièmement, l'importance d'une politique de développement inclusive qui profite aux communautés, aux jeunes et aux femmes; troisièmement, la nécessité d'une définition autonome des priorités africaines et des besoins d'appui des partenaires internationaux; quatrièmement, le renforcement des capacités juridiques et judiciaires des États; cinquièmement, l'appui aux programmes et institutions, sans oublier la mise en œuvre du processus de Yaoundé; sixièmement, la collecte et le partage des informations; septièmement, la formation et l'instruction sur les questions maritimes; et enfin, la création d'un réseau maritime pour une riposte continentale et la mise à disposition d'un potentiel de surveillance et d'intervention maritimes.

Comme nous le constatons, la dynamique semble bien enclenchée au niveau du continent africain. D'ailleurs, je le rappelle, l'Union africaine prépare un sommet extraordinaire sur la sécurité maritime, prévu à Lomé, au Togo en octobre 2016, qui portera, entre autres, sur les défis et menaces à la sécurité maritime, les trafics de drogue, le blanchiment d'argent, la pêche illégale et la coopération internationale. Le Sénégal, qui prendra naturellement part à cette rencontre, entend œuvrer activement pour qu'elle permette d'effectuer un saut qualitatif dans le processus de mise en place d'une architecture de sécurité et de sûreté maritimes opérationnelle en Afrique en général et dans le golfe de Guinée, en particulier.

M. Lucas (Angola) (*parle en anglais*) : C'est un grand honneur pour l'Angola de coparrainer, avec la Chine et le Sénégal, le présent débat public sur la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée. Les éclairages fournis par le Sous-Secrétaire général, M. Tayé-Brook Zerihoun, ont été très utiles pour cerner la question que nous examinons à cet important débat.

Le golfe de Guinée et les eaux situées au-delà jouent un rôle stratégique essentiel dans l'Atlantique, puisqu'ils se trouvent au carrefour de la principale voie navigable reliant l'Europe, l'Afrique et les Amériques. Historiquement, cette région a été un facteur clef de la première mondialisation économique au XVIe siècle, avec les conséquences profondes que l'on sait. À cette époque le problème que nous examinons aujourd'hui – la piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée – s'est enraciné durablement dans la région. S'inscrivant dans le sillage du commerce mondial qui a alimenté en main-d'œuvre les marchés des Amériques et fourni à l'Europe des marchandises précieuses du Nouveau Monde et de l'Orient, la piraterie est apparue à cette époque en tant qu'effet secondaire des échanges importants réalisés au sein de la région, devenant une activité économique très rentable, souvent parrainée par les États.

Depuis lors, un lien organique et stratégique s'est établi entre les deux rives de l'Atlantique. Centré sur le golfe de Guinée, il a acquis un regain d'attention ces dernières décennies avec l'apparition dans la région de menaces à la sécurité et de la criminalité transnationale, une réalité qui exige une réponse collective et intégrée de la part des États riverains de l'Atlantique Sud. En fait, les pays de la rive orientale de l'Atlantique Sud, en plus d'être le point de départ du transit lié aux activités criminelles, notamment le trafic de drogue, dont les effets se font sentir dans le golfe de Guinée et au-delà, sont également confrontés à la menace imminente de perturbation possible des routes commerciales.

Le golfe de Guinée est la principale porte d'accès au monde, via l'Atlantique, pour les pays riverains, ainsi que pour les pays sans littoral qui se trouvent à l'intérieur des terres, pour l'importation et l'exportation de biens et de services. Les eaux du golfe de Guinée sont

actuellement confrontées à de graves menaces en matière de sécurité. La vulnérabilité des routes maritimes et la porosité des frontières terrestres favorisent la criminalité transnationale, la piraterie, les vols à main armée, la pêche illégale, la traite des êtres humains, l'immigration illégale, la contrebande de drogue et les crimes environnementaux. Au cours de la présente décennie, ces activités ont infligé d'énormes pertes au secteur maritime africain, entravant le commerce et le développement du continent.

Compte tenu des ramifications complexes de l'insécurité maritime, il est impératif que la communauté internationale se mobilise et harmonise ses efforts pour trouver des solutions durables. En adoptant aujourd'hui la déclaration de son président sur la question de la piraterie et des vols à main armée dans le golfe de Guinée (S/PRST/2016/4), le Conseil de sécurité envoie un message fort, exprimant la préoccupation de la communauté internationale et sa détermination à lutter contre la menace posée par ce phénomène à la navigation internationale, à la sécurité et au développement économique des pays de la région. En ce qui concerne les liens éventuels avec des groupes terroristes en Afrique de l'Ouest et au Sahel, ainsi que les conditions nécessaires pour éliminer ce fléau de manière durable, c'est-à-dire la réalisation de la paix et de la sécurité régionales, nous devons renforcer les institutions de l'État, promouvoir le développement économique et social, veiller au respect des droits de l'homme et de l'état de droit, et coordonner l'assistance internationale aux fins d'appuyer les efforts nationaux et régionaux visant à aider les États Membres à faire face à ces menaces.

Les pays riverains du golfe de Guinée ont uni leurs efforts. En 2009, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) a adopté une stratégie de sûreté maritime, qui prévoit l'échange de renseignements, la surveillance communautaire et des mécanismes de gestion d'actifs, tout en renforçant les cadres juridiques nationaux et la formation. La CEEAC a établi un Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale à Yaoundé, qui a divisé l'espace maritime en zones et institué des patrouilles conjointes. Toutefois, la capacité limitée de la CEEAC à répondre aux défis croissants que pose l'insécurité demeure un obstacle majeur. En 2012, une nouvelle zone maritime a été créée sous la supervision de la CEEAC afin de renforcer la capacité à faire face à cette menace.

Doté d'une longue côte maritime, qui est vitale pour sa sécurité et son développement économique, l'Angola est profondément attaché à la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050. Conçue pour être opérationnelle jusqu'en 2050, la Stratégie reconnaît le potentiel que présente le secteur maritime pour promouvoir le développement économique, stimuler le commerce et améliorer les conditions de vie de plus de 700 millions d'Africains sur le continent. Par le biais de sa représentation au sein des organisations maritimes internationales, l'Angola a participé activement aux débats et à la mise en œuvre des mesures adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour renforcer la sécurité maritime, en particulier dans le golfe de Guinée.

En outre, l'Angola a adhéré à plusieurs accords qui traitent de la question, notamment dans le cadre de la CEEAC, de la Commission du golfe de Guinée et de la Communauté de développement de l'Afrique australe. Il a signé la Déclaration des chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun. L'Angola est également un État signataire du Mémorandum d'entente entre la CEEAC, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et la Commission du golfe de Guinée sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest, et a signé le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, adopté à Yaoundé. Dans la droite ligne des résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012), l'Angola et l'Organisation maritime internationale (OMI) ont organisé en mars 2015 une réunion régionale pour promouvoir l'application du Code de conduite de Yaoundé.

Toujours dans le cadre de l'importance qu'il attache à cette question, l'Angola a organisé, en coopération avec d'autres partenaires, la Conférence internationale sur la sécurité maritime et énergétique, en octobre 2015. Cette rencontre a mis l'accent sur le renforcement des capacités et sur la nécessité d'aborder la mise en œuvre des stratégies africaines relatives à la sécurité maritime de manière intégrée, soulignant l'importance qu'il y ait des stratégies intégrées et complémentaires entre les pays de la région grâce au partage de l'information et à la mise en place d'une coopération régionale et internationale plus étroite. En guise de document final de la Conférence, une déclaration sur la sécurité maritime et énergétique a été adoptée, dans laquelle les participants ont insisté, entre autres, sur l'importance

des partenariats aux niveaux régional et international, y compris concernant l’assistance technique, la formation, l’organisation d’exercices conjoints et l’adoption de stratégies et de plans d’action visibles.

Bien que des mesures tangibles aient été prises pour améliorer la sécurité maritime, il reste beaucoup à faire aux pays riverains du golfe de Guinée qui continuent de se heurter à des défis gigantesques. Nous estimons qu’il est possible de régler les problèmes posés par la piraterie et d’autres menaces à la sécurité dans le golfe de Guinée, si nous travaillons dans un esprit de coopération et de solidarité. L’Angola est prêt à œuvrer avec les pays de la région et les organisations régionales et internationales à cette fin.

Nous prenons acte avec satisfaction du projet de l’Union africaine de tenir un sommet extraordinaire sur la sécurité maritime cette année à Lomé, au Togo, en vue d’élaborer une stratégie africaine sur la sécurité maritime. L’Angola défend et promeut l’adoption de stratégies relatives à la sécurité maritime qui soient à la mesure de la situation rencontrée dans le golfe de Guinée et en Afrique australe et permettent de remédier aux répercussions internationales du problème.

Enfin, nous estimons que l’adoption par le Conseil de sécurité de la déclaration présidentielle sur la consolidation de la paix en Afrique de l’Ouest et les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer (S/PRST/2016/4), ainsi que les points de vue exprimés dans le cadre du présent débat par l’ensemble des Membres répondront positivement aux aspirations des peuples de la région et favoriseront leur bien-être et leur développement.

M. Yelchenko (Ukraine) (*parle en anglais*) : L’Ukraine se félicite qu’après avoir laissé cette question de côté pendant un certain temps, le Conseil de sécurité se penche de nouveau sur le problème des actes de piraterie et des vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée, et nous espérons que la séance d’aujourd’hui permettra de donner un élan supplémentaire à la lutte pour éliminer ce problème. Les informations fournies par le Sous-Secrétaire général sont extrêmement utiles à cet égard. Le thème de notre débat revêt des dimensions multiples et la question mérite toute notre attention, étant donné ses implications socioéconomiques et ses complexités juridiques, sans compter ses effets sur la sûreté et la sécurité. Il est indéniable que la piraterie en mer constitue une menace pour la paix et la sécurité internationales en Afrique de l’Ouest. C’est pourquoi l’examen de cette question par le Conseil de sécurité fait partie intégrante de la stratégie globale, cohérente et diversifiée que doit mettre en œuvre l’ONU pour faire face à ce problème.

Bien que nous souscrivions pleinement à la déclaration qui sera faite tout à l’heure au nom de l’Union européenne, je voudrais faire les observations suivantes.

Selon le Bureau maritime international, les eaux de l’Afrique de l’Ouest sont parmi les régions du monde les plus touchées par la piraterie et les vols à main armée en mer. Même si de récentes statistiques officielles indiquent une baisse du nombre d’attaques dans la zone, le problème ne doit pas être sous-estimé, étant donné notamment que, d’après les informations fournies par l’Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, les propriétaires de navires tendent à ne pas signaler ces incidents pour ne pas courir le risque de voir augmenter les polices d’assurance.

Si l’on veut mettre au point des mécanismes crédibles pour faire reculer ce phénomène, il est indispensable de faire la distinction entre les différentes formes que prend la menace selon qu’on parle des côtes occidentales ou des côtes orientales du continent africain. Contrairement à ce qui se passe dans le golfe d’Aden, les tactiques employées par les pirates qui sévissent dans le golfe de Guinée ont évolué et on est passé des attaques contre les navires en haute mer à un redéploiement des activités dans les eaux internes et territoriales. Dans ces conditions, les forces navales internationales sont juridiquement limitées pour répondre à de tels actes de piraterie, tandis que, parallèlement, les autorités de l’État côtier n’ont souvent pas les moyens ou la volonté de poursuivre vraiment les responsables. C’est dans ce contexte préoccupant que depuis plus d’une décennie, les pirates présents dans le golfe de Guinée se sont transformés en bandes criminelles sophistiquées et bien armées, disposant de bases flottantes pour mener leurs attaques.

En outre, les actes de piraterie et vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée sont étroitement liés à d’autres dangers menaçant la région. Les groupes terroristes peuvent profiter de la situation actuelle, caractérisée par l’absence quasi totale de contrôle des franchissements des frontières maritimes, comme l’ont démontré les récentes attaques terroristes perpétrées en Afrique de l’Ouest. La piraterie dans le golfe de Guinée est donc, avant tout, un problème international qui nécessite que chaque pays de l’Afrique de l’Ouest mette en place une stratégie nationale cohérente.

Nous sommes résolument persuadés que seule une action collective permettra de mettre fin à la piraterie. À cet égard, l'Ukraine engage vivement les États Membres de l'ONU à respecter pleinement les résolutions du Conseil de sécurité et autres textes relatifs à la mise en œuvre de stratégies régionales pour garantir la sécurité maritime. Le Conseil de sécurité ainsi que les organes et organismes compétents des Nations Unies devraient quant à eux encourager énergiquement l'assistance aux pays de la région pour les aider à mettre en œuvre une stratégie intégrée en matière de sécurité maritime qui s'appuie sur les mécanismes régionaux en place pour combattre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer.

Dans la mesure où tous les États côtiers du golfe de Guinée sont membres de l'Organisation maritime internationale (OMI), nous jugeons extrêmement utile que l'OMI continue de mettre en œuvre sa stratégie en faveur de l'adoption de mesures visant à garantir durablement la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre. Nous pensons en outre qu'il est indispensable d'étendre la portée des programmes d'assistance internationale afin de renforcer les capacités des pays de la région de garantir la sécurité maritime, d'améliorer les infrastructures, de mener des actions conjointes efficaces pour surveiller la situation et d'effectuer des patrouilles conjointes en mer. Cela nécessite que la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer soit mieux coordonnée entre l'ONU, les pays de la région et les organisations régionales et sous-régionales, comme l'Union africaine, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest ou la Commission du golfe de Guinée.

La piraterie dans le golfe de Guinée a un impact direct sur l'Ukraine. En 2015, des pirates ont enlevé deux ressortissants ukrainiens exigeant une rançon pour les libérer. Il y a tout juste un mois, le 26 mars, ce sont deux autres ressortissants ukrainiens qui ont été capturés, le capitaine et le second du *Sampatiki*. Malheureusement, les négociations avec les pirates pour obtenir leur libération sont toujours en cours et nos compatriotes demeurent captifs à ce jour.

Face à la recrudescence des actes de piraterie, la question de la protection des équipages travaillant pour l'industrie du transport maritime et du traitement post-traumatique des victimes d'actes de piraterie continue de nous préoccuper vivement. Pour atténuer les effets de la piraterie moderne, il importe que les gouvernements, les propriétaires de navires, les assureurs et tous les autres protagonistes du commerce maritime traitent les gens de mer comme des partenaires sociaux véritables. Cela suppose de porter un regard neuf sur les problèmes relatifs au relèvement après un conflit et aux réparations pour les dommages moraux et pertes matérielles subis, ainsi qu'au recouvrement de la pleine santé physique et mentale. Dans de nombreux cas, les marins qui sont relâchés après avoir été enlevés par des pirates sont abandonnés à leur sort. La solution à ce problème dépend de différents facteurs, parmi lesquels la qualité des contrats de travail des gens de mer, les modalités juridiques relatives à la protection des droits des travailleurs et l'accessibilité et la qualité des soins médicaux et de l'assistance sociale.

À ce propos, l'Ukraine voudrait demander aux États Membres d'accélérer l'universalisation des amendements à la Convention du travail maritime, qui ont été approuvés par la Conférence internationale du travail de 2014. La bonne mise en œuvre de cet instrument permettra d'élaborer d'autres solutions possibles pour les gens de mer et les pêcheurs victimes d'actes de piraterie. Nous considérons également qu'il faut renforcer la responsabilité principale des États du pavillon s'agissant d'assurer la mise en œuvre et l'application efficaces des instruments internationaux liés à la sûreté et la sécurité maritimes, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en particulier, et de demander des comptes aux personnes coupables d'actes de piraterie et de vols à main armée contre des navires.

Quand une personne responsable d'actes de piraterie ou de vol à main armée commis en mer reste impunie, cela sape les efforts de lutte contre la piraterie déployés par la communauté internationale. Il faut continuer de veiller en priorité à ce que les pirates soient poursuivis et incarcérés si nous voulons vraiment éradiquer ce fléau. Des mécanismes internationaux efficaces visant à traduire en justice les auteurs de ces actes ainsi que des procédures plus efficaces en matière de poursuites pénales au niveau national sont nécessaires. À cet égard, l'Ukraine tient à rappeler son initiative de 2010, qui a été publiée sous la cote A/65/489 comme document de l'Assemblée générale, au titre du point 74 de l'ordre du jour, « Les océans et le droit de la mer », à savoir le projet de convention générale sur la répression des actes de piraterie en mer. Nous invitons tous les États Membres à réexaminer cette proposition en tenant compte du présent débat.

La lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer par des moyens militaires est un outil efficace mais pas le seul moyen de combattre ce fléau. L’élaboration d’une stratégie globale en vue de fournir une assistance utile aux pays de la région afin d’éliminer les causes profondes des infractions commises en mer en Afrique de l’Ouest – tels la pauvreté, un taux de chômage élevé, l’absence d’état de droit, une répression insuffisante, l’absence de capacités permettant d’administrer avec efficacité les eaux territoriales et de promouvoir le développement économique – pourrait contribuer de manière considérable aux efforts mondiaux visant à régler le problème de la piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée.

Tous les organes compétents de l’ONU doivent participer activement à l’élaboration d’une stratégie de lutte contre la piraterie. Nous considérons que les tâches devraient être réparties de la manière suivante : l’Assemblée générale pourrait examiner les aspects socioéconomiques de la piraterie et le Conseil de sécurité les aspects liés à la sécurité et à la question militaire, ce qui permettrait d’utiliser pleinement les outils dont l’ONU dispose.

M. Oyarzun Marchesi (Espagne) (*parle en espagnol*) : Je remercie vivement le Sous-Secrétaire général aux affaires politiques, M. Zerihoun, de son exposé.

Un chiffre suffit à expliquer l’importance du présent débat : la région du golfe de Guinée concentre plus de 20 % de la criminalité maritime mondiale sous toutes ses formes, qui vont de la piraterie et des vols à main armée en mer à tous types de trafics. De plus, depuis l’année dernière et ces derniers mois, nous assistons à une hausse des attaques dans cette zone maritime. En 2015, 48 attaques et 33 abordages ont été enregistrés et, en 2016, 30 attaques ont été signalées, dont 73 % ont été menées près des côtes nigérianes. Ces chiffres ne sont cependant que la partie visible de l’iceberg, car on estime que la moitié seulement des incidents est signalée.

La densité du trafic maritime dans la zone est telle que ces attaques représentent une grave menace non seulement pour l’Afrique mais également pour la sécurité mondiale. C’est ainsi que le Conseil de sécurité a présenté la situation dans ses résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) et, conformément à celles-ci, le Sommet des chefs d’État et de gouvernement des États de l’Afrique de l’Ouest a eu lieu à Yaoundé en juin 2013. Ce sommet a clairement jeté les bases d’un dispositif de sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Il a reconnu en outre que les principaux acteurs de ce dispositif doivent être, outre les États signataires, la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, la Communauté économique des États de l’Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée.

Le processus de Yaoundé, comme est désignée l’élaboration des accords conclus lors de ce sommet, est appuyé par une forte mobilisation internationale, notamment de l’ONU, de l’Union européenne et du Groupe du G7 des amis du Golfe de Guinée. L’Espagne participe de manière soutenue et très active à ces trois instances. À cela s’ajoute une intense action bilatérale avec les pays côtiers en matière de sécurité maritime, par la formation, le perfectionnement et l’assistance professionnelle ou la coopération policière ou douanière, entre autres. Cet appui espagnol s’explique non seulement par notre proximité géographique et nos liens historiques avec la région mais également par le fait que nous sommes fermement attachés à la paix, à la sécurité et au développement du continent africain, comme l’a indiqué S. M. le Roi Don Felipe VI en janvier 2015 à Addis-Abeba à la session annuelle de la Conférence des chefs d’État et de gouvernement de l’Union africaine.

En dépit du dynamisme initial manifesté au lendemain du Sommet de Yaoundé et de la mobilisation internationale qui l’a accompagné, le fait est qu’il y a beaucoup à faire, comme le prouvent les chiffres annuels relatifs au nombre d’incidents liés à la criminalité maritime. Il est donc essentiel que la coopération entre les pays de la région et entre les organisations interrégionales soit plus fluide. De même, le principe d’appropriation n’est pas encore pleinement appliqué par de nombreux États côtiers, et les différences qui existent entre leurs systèmes juridiques ne facilitent pas non plus la coopération judiciaire et policière. S’agissant de la notion importante d’appropriation, nous saluons les initiatives telles que la Conférence sur la sécurité maritime et énergétique qui a eu lieu à Luanda en octobre 2015. La Déclaration de Luanda réaffirme qu’une stratégie africaine globale et intégrée est nécessaire en matière de sécurité maritime et qu’il faut placer au premier rang des priorités des partenariats en Afrique, à l’appui des organisations régionales.

Outre le principe d’appropriation, l’Espagne appuie également une approche globale. Cela signifie qu’il ne faut pas se contenter de réprimer les infractions commises en mer mais qu’il faut également s’employer à les éviter en s’attaquant à leurs causes profondes,

notamment la pauvreté endémique ou l'insécurité. Il n'existe pas de problème en mer dont l'origine ne trouve pas s sur la terre ferme. C'est pourquoi nous considérons que le présent débat est particulièrement opportun car il donne au Conseil de sécurité l'occasion d'envoyer un message clair d'appui à l'initiative prise par l'Union africaine d'organiser un sommet extraordinaire sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en octobre de cette année.

Enfin, l'Espagne s'associe à la déclaration qui sera faite par l'observateur de l'Union européenne.

M. Delattre (France) : Permettez-moi tout d'abord de vous remercier, Monsieur le Président, d'avoir pris l'initiative du présent débat important, sur un sujet qui préoccupe grandement la France. Je remercie également le Sous-Secrétaire général aux affaires politiques, M. Tayé-Brook Zerihoun, pour sa présentation très éclairante.

La France s'associe par ailleurs à la déclaration qui sera prononcée par le représentant de l'Union européenne. Je souhaiterais axer mon intervention autour de trois points.

Premièrement, les enjeux sécuritaires, économiques et politiques liés à l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée sont majeurs, pour la région, pour les partenaires stratégiques et pour la communauté internationale dans son ensemble. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Il s'agit de zones maritimes qui s'allongent sur 6 000 kilomètres de côtes, du Sénégal à l'Angola. Le golfe de Guinée constitue un des plus grands gisements de pétrole offshore de la planète, avec 24 milliards de barils de réserve estimés, soit 5 % environ des réserves mondiales. On a recensé près de 600 attaques contre des navires en haute mer ou dans les eaux territoriales des États côtiers depuis 10 ans. Si le nombre d'attaques a diminué en 2015, en grande partie grâce à la mobilisation des États de la région, le niveau de la menace reste élevé, comme le montre la recrudescence des actes de piraterie depuis janvier. Le trafic de stupéfiants conduit à transférer de l'Amérique du sud à l'Europe de 20 à 40 tonnes de cocaïne par an, par le golfe de Guinée notamment, pour un coût à l'achat estimé à 1,3 milliards d'euros. Ce ne sont là que quelques exemples.

Le deuxième élément sur lequel je souhaitais insister est la mobilisation des États de la région. Les résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) ont appelé les États du golfe de Guinée à se doter d'outils, de capacités et de politiques afin d'éradiquer l'insécurité maritime croissante dans la région. Les États ont répondu à cet appel. Les chefs d'États des pays riverains et les responsables des organisations régionales comme la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée ont manifesté une claire volonté politique de lutter contre l'insécurité maritime lors du Sommet des chefs d'État et de gouvernement sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée qui s'est tenu à Yaoundé en juin 2013. Ils ont adopté le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre et ont décidé de la création d'un Centre interrégional de coopération. Ce dernier, inauguré en septembre 2014, a vocation à constituer le sommet d'une nouvelle architecture interrégionale de sûreté maritime. Tout doit être fait pour que le Centre puisse jouer pleinement son rôle. Le sommet de l'Union africaine qui doit se tenir à Lomé en octobre 2016 et l'adoption prévue, à cette occasion, d'une Charte de l'Union africaine sur la sureté et la sécurité maritimes et le développement économique et social, seront à cet égard essentiels. Ce sont là des développements très positifs, et des efforts qui méritent d'être salués. La France encourage les États du golfe de Guinée à poursuivre dans cette voie et continue, comme elle l'a fait lors du Sommet de l'Elysée de 2013 pour la paix et la sécurité en Afrique, de soutenir le Processus de Yaoundé, dont elle espère qu'il deviendra opérationnel dans les meilleurs délais.

Enfin, et j'en terminerai par-là, la stratégie que porte la France dans le golfe de Guinée vise à accompagner l'initiative des pays d'Afrique occidentale et centrale. Comme les membres le savent, la France compte parmi les principaux soutiens des États de la région, dans leur lutte contre l'insécurité maritime. Elle est présente depuis 25 ans dans la zone, à travers la mission Corymbe et la coopération de sécurité et de défense. Depuis 2011, et jusqu'en 2021, le Projet d'appui à la réforme du système de sécurité maritime dans le golfe de Guinée appuie la réforme du secteur de la sûreté maritime dans le golfe de Guinée. Afin d'assurer la cohérence des initiatives françaises et des États de la région, un plan de soutien français pour la sécurisation des espaces maritimes dans le golfe de Guinée a été élaboré. La France promeut également la sécurité maritime dans le golfe de Guinée au sein des organisations internationales. Elle a ainsi activement

participé à l’élaboration d’une stratégie européenne pour le golfe de Guinée, adoptée en mars 2014, puis de son plan d’action, validé en mars 2015.

Pour conclure, le renforcement des capacités locales et l’appui à la coordination régionale sont, pour la France, les principes qui doivent guider l’action internationale dans cette région du monde. Cette approche est fondée sur le respect de la souveraineté des États de la région, sur une appropriation nationale des réponses et enfin, sur la nécessité de garantir le respect du droit de la mer et la liberté de circulation maritime. La déclaration présidentielle S/PRST/2016/4, que nous avons adoptée aujourd’hui, reflète parfaitement cette approche.

M. Ibrahim (Malaisie) (*parle en anglais*) : Monsieur le Président, je vous remercie d’avoir organisé le débat public d’aujourd’hui et d’avoir, en collaboration avec l’Angola et le Sénégal, attiré notre attention sur cette question importante, à savoir la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée. Je remercie également le Sous-Secrétaire général, M. Zerihoun, de son exposé. Nous partageons ses préoccupations, ainsi que celles qui sont énoncées dans la note de cadrage (S/2016/321, annexe) qui a été distribuée par la présidence chinoise.

Le débat public d’aujourd’hui nous donne l’occasion de faire le bilan des efforts que nous avons consentis pour lutter contre la piraterie dans le golfe de Guinée dans le contexte de la dynamique actuelle et de la menace que représentent les groupes terroristes opérant dans la région. Il devrait nous permettre de renforcer notre détermination, de renforcer les mesures prises dans le cadre de notre lutte contre la criminalité organisée et les groupes terroristes pour qui la piraterie en haute mer représente une source de revenus lucrative pour financer les activités criminelles perpétrées par leur réseau terroriste.

D’une manière générale, la piraterie demeure une préoccupation majeure en raison de ses effets perturbateurs sur le commerce. Par l’intermédiaire de leur réseau régional, les groupes terroristes et de criminalité organisée constituent un problème qui porte atteinte à la sécurité et à l’économie des pays de la région. La piraterie provoque une insécurité maritime régionale qui porte atteinte aux moyens de subsistance des peuples de la région. Par conséquent, la lutte contre la piraterie exige une meilleure coordination, des stratégies nationales et régionales bien adaptées et un appui international. Elle passe également par le partage des renseignements relatifs aux réseaux terroristes opérant à terre, ainsi que par des efforts visant à faire échec à leurs activités en haute mer.

Dans le débat d’aujourd’hui, la Malaisie mettra l’accent sur la nécessité d’une approche globale et intégrée pour la sécurité maritime et sur l’importance d’améliorer la coordination entre les États et les organisations régionales concernés. La Malaisie appuie pleinement l’initiative de sécurité maritime dirigée par les pays de la région mentionnée dans la note de cadrage et encourage la communauté internationale à l’appuyer activement. Dans ce contexte, nous saluons les efforts consentis par la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, la Communauté économique des États de l’Afrique Centrale, l’Union africaine, l’Organisation maritime internationale (OMI), la Commission du golfe de Guinée et les États concernés pour lutter contre la piraterie dans le golfe de Guinée et renforcer la sécurité et la coopération maritimes. Cependant, la coopération régionale ne doit en aucun cas empiéter sur la souveraineté et l’intégrité territoriale des États concernés, ni porter atteinte à leur sécurité nationale. Nous appuyons pleinement le droit souverain de ces États à décider des meilleurs moyens d’exploiter les ressources naturelles au sein de leurs zones économiques, y compris la pêche, conformément au droit international.

Nous voudrions souligner qu’il importe d’aborder cette question de manière globale, en envisageant simultanément les aspects ayant trait à la sécurité, à l’état de droit et au développement. À notre avis, une action collective et une stratégie équilibrée et cohérente qui s’attaque à la fois aux causes profondes et aux symptômes de la piraterie et de vols à main armée sont essentielles pour régler ce problème à long terme. Les organisations régionales et les États concernés doivent promouvoir et partager régulièrement les enseignements tirés de l’expérience et les pratiques optimales en matière de sécurité maritime et de lutte contre la piraterie et les activités criminelles en mer pour assurer la sécurité maritime et surmonter les obstacles liés aux ressources et aux actifs. À cet égard, nous attendons avec intérêt la tenue du sommet extraordinaire de l’Union africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique, qui doit se tenir vers la fin de 2016.

Nous estimons que par l’entremise de l’OMI, l’Organisation des Nations Unies joue un rôle important de coordination et doit poursuivre et intensifier sa coopération pour aider les États et les organisations de

la région qui en font la demande à agir et à mobiliser un appui international. Des études ont montré que la piraterie et les vols à main armée en mer font partie des indicateurs de problèmes économiques liés à la criminalité. À cet égard, nous sommes d’avis que dans le cadre du renforcement de la coopération régionale en matière de sécurité maritime, il est essentiel de prévoir des financements et un appui en faveur de solutions locales telles que des programmes économiques et sociaux, la reconstruction des infrastructures et la création d’emplois, en particulier pour les jeunes.

En ce qui concerne son expérience, la Malaisie a renforcé son action pour s’acquitter de sa responsabilité d’assurer la sécurité de la navigation dans ses zones maritimes, notamment le détroit de Malacca. Étant donné qu’il s’agit de la voie maritime la plus courte reliant les économies dynamiques des pays membres de l’Association des nations de l’Asie du Sud-Est et des pays de l’Asie de l’Est à l’Ouest, toute perturbation du trafic maritime dans le détroit de Malacca, y compris les actes de piraterie et les vols à main armée, aurait de lourdes conséquences sur le commerce et l’économie à l’échelle mondiale, ainsi que sur le bien-être socioéconomique des États concernés. En plus d’une présence physique et des capacités de surveillance électronique, la Malaisie, en collaboration avec les États concernés, mène constamment des patrouilles coordonnées dans le détroit de Malacca. La Malaisie, l’Indonésie et Singapour ont commencé à mener des patrouilles coordonnées dans le détroit de Malacca depuis 2004. Ces patrouilles ont permis de mettre en place des dispositions exhaustives pour assurer la sécurité maritime dans le détroit de Malacca. Tous ces efforts, déployés unilatéralement ou en coopération avec les autres États concernés, contribuent à l’amélioration globale des conditions de sécurité maritime dans le détroit de Malacca.

Le succès de ces efforts a été reconnu dans des rapports publiés dans le monde entier, notamment dans le rapport hebdomadaire sur la piraterie du Bureau international maritime, ainsi que dans ses rapports annuels. Le fait que depuis août 2006, le Lloyd’s Joint War Committee a décidé de retirer le détroit de Malacca de la catégorie des zones à haut risque est un autre exemple de l’efficacité des efforts collectifs consentis par la Malaisie et les autres États concernés pour garantir la sécurité de la navigation maritime dans ce détroit.

Étant donné que plus de 90 % des importations et des exportations des États africains passent par la mer, il ne fait aucun doute qu’il est crucial de garantir la sécurité et la sûreté de l’environnement maritime pour que les États africains concernés puissent parvenir au développement durable. À cette fin, la déclaration présidentielle S/PRST/2016/4 que nous venons d’adopter est une manifestation de l’appui continu du Conseil à la lutte contre la menace de la piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée.

Pour sa part, la Malaisie est disposée à faire profiter autant que faire se peut les pays touchés de son expérience.

M. Van Bohemen (Nouvelle-Zélande) (*parle en anglais*) : La Nouvelle-Zélande félicite la Chine d’avoir convoqué le présent débat. Nous félicitons le Sénégal et l’Angola d’avoir fait en sorte que cette importante question bénéficie de l’attention soutenue du Conseil. Nous remercions aussi le Sous-Secrétaire général Zerihoun de son exposé.

La piraterie dans le golfe de Guinée est un frein sérieux au développement économique des pays de la région et constitue une menace grave pour la paix et la sécurité internationales.

La Nouvelle-Zélande est une nation maritime qui exporte partout dans le monde. Près de 99 % du commerce néo-zélandais, en volume, est assuré par le transport maritime. En tant que telle, nous savons combien la sécurité maritime est importante pour notre bien-être et pour la stabilité de notre région. Comme notre Ministre des affaires étrangères l’a souligné lors du débat public tenu l’année dernière sur « Les petits États insulaires en développement face aux menaces contre la paix et la sécurité » (voir S/PV.7499), la Nouvelle-Zélande est un État du Pacifique très concerné par la paix et la sécurité des petits États insulaires en développement de sa région. Beaucoup des difficultés auxquelles se heurtent les pays du golfe de Guinée sont semblables à celles que les petits États insulaires en développement rencontrent dans le Pacifique et ailleurs. Leur capacités insuffisantes font d’eux une cible des réseaux de criminalité transnationale, notamment de ceux impliqués dans la piraterie.

L’un des enseignements que nous avons tirés de l’expérience de notre région en matière de lutte contre la criminalité transnationale organisée, c’est l’importance cruciale d’une coopération et d’une coordination efficaces entre les pays. Sans ces deux éléments, les réseaux criminels continueront tout simplement à exploiter les maillons les plus faibles, à savoir les États qui sont le moins capables de surveiller

et de prendre des mesures de rétorsion contre les crimes commis en mer. Cette coopération doit aussi être menée à l’échelle internationale. Les frégates de la marine royale néo-zélandaise *Te Mana* et *Te Kaha* ont participé à des opérations multinationales de lutte contre la piraterie dans le golfe d’Aden et au large de la côte est de la Somalie. L’armée de l’air royale néo-zélandaise a aussi participé à l’opération de l’OTAN de lutte contre la piraterie, Ocean Shield. L’année dernière nous avons aussi travaillé étroitement avec un certain nombre de pays d’Afrique de l’Ouest aux fins du partage de l’information concernant les bateaux impliqués dans la pêche illégale, non déclarée et non réglementée dans l’océan Austral. Cette coopération avec les États côtiers de l’Afrique de l’Ouest a été grandement appréciée.

Nous reconnaissons, bien entendu, que le problème dans le golfe de Guinée est bien plus important et dépasse en ampleur tous ceux qui se sont fait jour dans notre région. Il est bien enraciné et généralisé, et il menace non seulement les économies et la sécurité de petits États, mais constitue aussi une menace majeure pour la paix et la stabilité d’États plus grands, y compris même le Nigéria. La piraterie prospère là où la gouvernance est faible et la capacité des autorités locales de surveiller et de contrôler leur territoire maritime, limitée. Elle prospère car les pirates en mer ont des collaborateurs et des complices à terre. En ce sens, la piraterie nuit à la cohésion et à la stabilité des États côtiers en sapant la gouvernance, en exacerbant l’instabilité et en entravant le développement.

Comme nous l’avons dit à maintes reprises au Conseil, il vaut mieux prévenir que guérir. En plus de renforcer la réponse sécuritaire aux activités criminelles en mer, nous devons nous attaquer à certaines des causes profondes de ces problèmes. Un point qui exige une attention particulière, c’est de veiller à ce que les États côtiers puissent tirer parti au maximum de leurs bases de ressources naturelles, en mer comme à terre, afin de faire en sorte que les populations puissent contribuer de façon constructive à leur propre prospérité et à celle de leur pays. Cela exige des institutions solides, des cadres réglementaires efficaces et une forte volonté politique. La situation inverse paralyse le développement économique durable et les marginalisés sont poussés à envisager d’autres options aux fins d’assurer leur survie économique, telles que les activités criminelles.

Dans le golfe de Guinée, le problème de la piraterie puise pour une grande part ses origines dans les griefs de longue date de groupes marginalisés dans le delta du Niger, ainsi que dans les liens insidieux qui se sont tissés entre les rebelles locaux et l’activité criminelle transfrontalière, la contrebande de carburant en particulier. Pour qu’ils soient fructueux à long terme, les activités de lutte contre la piraterie doivent être partie intégrante d’une approche plus globale de lutte contre les moteurs de la criminalité et de l’instabilité.

Comme nous l’avons appris en Somalie et ailleurs, il est vital que les cadres nationaux et juridiques nécessaires soient en place pour permettre que les individus directement ou indirectement impliqués dans la piraterie soient poursuivis de façon efficace. Cela signifie qu’il faut s’assurer que les pays de la région disposent de la législation nécessaire pour juger et punir ceux qui auront été arrêtés et qu’il soit fait preuve de la volonté politique de prendre ces mesures au plus haut niveau du gouvernement. Cela requiert aussi des cadres de coopération juridique opérationnels.

Dans le golfe de Guinée, il existe de nombreux organismes sous-régionaux qui jouent un rôle positif dans la lutte contre la piraterie en mer, notamment la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, la Communauté économique des États de l’Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée. Nous appelons à faire encore d’autres progrès pour rendre opérationnel le Centre interrégional de coordination pour la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, situé à Yaoundé. Il s’agit d’un important pas en avant vers une riposte régionale conjointe en matière de sécurité maritime, notamment concernant les actes de piraterie en mer dans ce qui constitue, comme d’autres l’ont dit, une vaste zone géographique.

Enfin, le Conseil peut continuer à mobiliser l’attention de la communauté internationale sur cette question, en soutien aux efforts régionaux. C’est pour cette raison que la Nouvelle-Zélande appuie résolument la déclaration présidentielle S/PRST/2016/4 adoptée aujourd’hui.

M. Mahmoud (Égypte) (*parle en arabe*) : Je voudrais tout d’abord remercier la présidence chinoise du Conseil de sécurité et les délégations sénégalaise et angolaise d’avoir convoqué conjointement cet important débat public. Je voudrais aussi remercier le Sous-Secrétaire général Zerihoun de son pénétrant exposé.

Il importe d’appeler l’attention de la communauté internationale sur le phénomène de la piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée et de ne pas perdre de vue leurs dangereuses incidences sur la

sécurité et sur le développement socioéconomique, étant donnée la menace que ce phénomène fait véritablement peser sur le commerce international et le fait qu'il affecte négativement la stabilité et le développement des pays du golfe de Guinée et de l'Afrique de l'Ouest.

Certes, le phénomène de la piraterie a été partiellement contenu, mais ce n'est pas une raison pour faire preuve de complaisance, car les réseaux criminels gardent intacte leur capacité d'agir. L'Égypte se félicite des efforts que déploient les pays du golfe de Guinée pour lutter contre ce phénomène, en organisant notamment, en 2013, le Sommet de Yaoundé sur la sûreté et la sécurité maritimes qui a vu la participation des dirigeants de 25 pays. À cette occasion, les dirigeants de ces pays d'Afrique ont adopté la Déclaration de Yaoundé sur la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée et décidé de créer des centres régionaux pour la sécurité maritime en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest.

Il ne faut pas non plus perdre de vue l'important rôle que jouent dans ce domaine l'Union africaine et d'autres organisations régionales, comme la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée. Nous attendons en outre avec intérêt la tenue, en octobre à Lomé, Togo, du prochain sommet extraordinaire africain sur la sécurité maritime et le développement en Afrique, qui contribuera sans aucun doute au renforcement de la coopération africaine en la matière.

Pour qu'aboutissent les efforts de lutte contre la piraterie, où que ce soit, il faut aider les pays à protéger leurs côtes, notamment en renforçant leurs capacités, en resserrant la coopération, en mettant en commun les informations et les enseignements tirés de l'expérience aux niveaux régional et international, et en renforçant le respect, par le secteur du transport maritime, des pratiques optimales lors de la traversée des zones à forte activité de piraterie. Il importe aussi de lutter contre l'impunité en lançant des poursuites contre les individus impliqués dans des activités de piraterie et contre les chefs des réseaux de piraterie et ceux qui les financent et les équipent.

À cet égard, l'Égypte réaffirme qu'il importe de tenir compte du contexte politique et sécuritaire, qui change d'une région à l'autre, ainsi que des méthodes de travail adoptées par les pirates. Si les réseaux de pirates dans le golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes ont mis à profit l'absence de l'autorité de l'État en Somalie, pendant deux décennies, pour faire de ce pays une base de lancement de leurs opérations visant à prendre en otage des navires contre rançon, les activités de piraterie et de vols à main armée dans le golfe de Guinée adoptent des méthodes différentes. En effet, dans cette région les pirates visent à mettre la main sur les cargaisons à bord des bateaux traversant la région. C'est pourquoi il faut indéniablement adopter des approches efficaces et différenciées s'agissant de lutter contre les différentes formes de piraterie.

L'Égypte tient à souligner que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer constitue le cadre juridique de la lutte contre les actes de piraterie. Il est important que tous les États s'acquittent de leurs responsabilités au titre de la Convention, en particulier s'agissant de poursuivre en justice les personnes soupçonnées d'être impliquées dans des actes de piraterie. Il est tout aussi important de délimiter les zones à haut risque qui ont enregistré une hausse des actes de piraterie. Il convient d'y procéder en fonction de critères spécifiques et clairs afin de garantir que les ressources soient utilisées au mieux dans la lutte contre la piraterie. Ces ressources doivent être affectées aux régions qui connaissent les plus forts niveaux de piraterie. L'Égypte souligne également la nécessité pour la communauté internationale, en particulier par l'entremise de l'Organisation maritime internationale, de tenir des consultations ouvertes, avec la participation de toutes les parties, pour promulguer des réglementations qui permettent de disposer de personnel de sécurité à bord des navires de commerce.

Pour terminer, les ressources humaines et naturelles du continent africain, si elles sont exploitées comme il convient, pourraient garantir le bien-être et la stabilité des peuples d'Afrique, tout en apportant une contribution positive à l'économie internationale. L'Union africaine a adopté la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050, porteuse d'une vision de développement ambitieuse axée sur le renforcement de la sécurité dans l'espace maritime africain et sur une utilisation avisée des côtes africaines pour l'exploitation minière, la pêche et le commerce, sans nuire à l'écosystème ou à la vie maritime. La Stratégie a également pour objet le développement de l'infrastructure des ports africains et la promotion d'une véritable complémentarité entre les pays sans littoral et les pays côtiers.

Néanmoins, l'Afrique est confrontée à un certain nombre de défis qui l'empêchent d'occuper la place qu'elle mérite. Il existe un lien entre ces défis.

La pauvreté et le sous-développement alimentent les conflits armés et sapent l’autorité des États, ce qui conduit à la prolifération des réseaux terroristes, de la criminalité transnationale organisée, de la contrebande et de la piraterie. En conséquence, pour affronter nombre des difficultés auxquelles se heurte le continent africain, il est important d’établir un diagnostic clair des causes profondes du problème.

La communauté internationale doit appuyer les efforts que déploie l’Afrique pour trouver des solutions en temps utile, notamment une coopération en matière de sécurité dans les domaines de la piraterie, de la criminalité organisée et du terrorisme. Il est tout aussi nécessaire de consolider les programmes à long terme visant à instaurer le développement durable et à lutter contre la pauvreté en Afrique. Le Conseil de sécurité et l’ONU doivent par ailleurs donner suite aux efforts internationaux visant à renforcer les capacités des pays de la région s’agissant de la lutte contre la piraterie. Il est également nécessaire de garantir un appui financier et technique ininterrompu, et de déterminer les points forts et les points faibles des mécanismes en place, afin de les développer comme il convient.

Mme Sison (États-Unis d’Amérique) (*parle en anglais*) : Je remercie la Chine, l’Angola et le Sénégal d’avoir organisé le débat important de ce jour. Je tiens également à remercier le Sous-Secrétaire général Zerihoun de son exposé. Nous appuyons pleinement ses efforts pour aider les États de la région à lutter contre la piraterie et les vols à main armées dans le golfe de Guinée.

Ce mois-ci, le 11 avril à 19 h 56 précisément, des pirates ont attaqué un cargo au large des côtes du Nigéria. Ils ont attendu que le jour tombe avant de lancer leur embuscade et de monter à l’abordage. Le capitaine et l’équipage ont donné l’alerte et se sont cachés dans un espace protégé du navire, pour découvrir en sortant, le lendemain, que deux des membres de l’équipage avaient disparu – un officier en second originaire des Philippines et un électricien originaire d’Égypte. Ni l’un ni l’autre n’ont encore été retrouvés.

Ce n’est pas la première attaque pirate de l’année, ni même la première ce jour-là. Le 11 avril déjà, des pirates avaient attaqué un cargo turc au large des côtes du Nigéria, enlevant six membres de l’équipage, dont le capitaine. Ces hommes non plus n’ont pas encore été retrouvés. Les actes de piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée augmentent à un rythme alarmant, puisque certains spécialistes de ce secteur de l’économie font état de 32 attaques au moins au large des côtes du Nigéria pour la seule année en cours, touchant de nombreux États Membres, y compris les États-Unis. Les conséquences économiques pour les peuples de la région sont désastreuses. Selon un rapport de Chatham House, jusqu’à 400 000 barils de pétrole brut sont volés chaque jour dans le golfe de Guinée. D’après certaines estimations, le Nigéria perd quelque 1,5 milliard de dollars par mois du fait des actes de piraterie, des vols à main armée en haute mer, de la contrebande et de la fraude sur les fournitures de carburant. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée génère elle aussi une perte de revenu appréciable, de l’ordre de centaines de millions de dollars par an, pour de nombreux pays et communautés dont la survie dépend de ce secteur.

Nous avons parlé à de nombreuses reprises, dans cette salle, des causes profondes de la piraterie : des structures de gouvernance inefficaces, un état de droit fragile, des cadres juridiques précaires et des dispositifs de maintien de l’ordre naval, côtier et maritime insuffisants. L’absence d’un système de gouvernance maritime effectif, en particulier, entrave la liberté de mouvement dans la région, perturbe le commerce et la croissance économique, et facilite les crimes contre l’environnement. Nous avons également pris acte, dans nos résolutions et dans la déclaration présidentielle adoptée ce matin (S/PRST/2016/4), de ce que la solution à ces causes profondes se trouve dans une gestion africaine plus affirmée de la sûreté et de la sécurité maritimes aux niveaux continental, régional et de chaque État Membre.

Une volonté politique forte des dirigeants et des gouvernements africains est requise pour mener l’enquête et poursuivre les crimes à tous les niveaux de l’activité criminelle. La criminalité maritime s’épanouit face à des structures de gouvernance inefficaces ou complices, mais recule lorsque l’état de droit est efficacement maintenu. En l’absence de prise en main et d’intervention des gouvernements africains, nationaux et locaux, pour lutter contre les difficultés auxquelles se heurte la sécurité maritime, rien ne permet de croire que les attaques dans le golfe de Guinée vont décliner. La coopération et l’intégration internationales des pays de la région, des organisations internationales, du secteur économique et d’autres entités pour lesquelles la sécurité maritime représente un enjeu sont elles aussi indispensables pour veiller à ce que toutes les mesures légales envisageables soient prises rapidement pour lutter contre la piraterie et les autres formes de criminalité maritime dans le golfe de Guinée.

À cet égard, nous accueillons favorablement les documents issus du Sommet de Yaoundé, qui ont défini une vision globale de la sûreté et de la sécurité maritimes, notamment s'agissant de la lutte contre la pêche illégale, le trafic d'armes, de personnes et de stupéfiants, et la pollution maritime. Nous félicitons les Bureaux régionaux des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale, qui apportent une assistance technique aux gouvernements des pays de la région et les aident à renforcer leurs capacités, de même que les organisations sous-régionales, notamment la Commission du golfe de Guinée, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Nous exhortons les États membres de ces organisations régionales et sous-régionales à rendre pleinement opérationnel le Centre interrégional de coordination pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Dans un tel contexte, les États-Unis jouent le rôle qui leur revient en appuyant les efforts de nos partenaires africains dans le golfe de Guinée. Notre approche se fonde sur trois principes directeurs : la prévention des attaques, la réponse opposée aux actes de criminalité maritime, et le renforcement de la sécurité et de la gouvernance maritimes.

En matière de prévention, nous appuyons les efforts de la CEDEAO et de la CEEAC pour renforcer les stratégies maritimes régionales, notamment l'achèvement du Mémorandum d'entente et du Code de conduite pour l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale. Nous invitons également les nations à appliquer intégralement le Code de conduite de Yaoundé et la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050 de l'Union africaine. Nous encourageons les États de la région à continuer de renforcer leur sécurité en créant la zone maritime pilote E, qui couvre le Nigéria, le Niger, le Bénin et le Togo – zone où se produisent la majorité des attaques. Créer cette zone E donnerait les moyens d'élaborer une approche intégrée pour coordonner les patrouilles, exercices navals et programmes de formation conjoints, ainsi que le partage des renseignements, entre les forces navales des pays de la zone.

En réponse aux actes de criminalité maritime, les États-Unis forment et arment les forces maritimes africaines et organisent avec elles des exercices et des opérations par le biais de notre initiative « Africa Partnership Station ». Il y a un mois, la Station a procédé à un exercice maritime multinational dans lequel les pays du golfe de Guinée, d'Europe et d'Amérique du Sud ont travaillé de concert, échangé des renseignements et affiné leurs tactiques, techniques et procédures pour surveiller et faire respecter leurs eaux territoriales et zones économiques exclusives dans le golfe de Guinée. Par le biais de notre « African Maritime Law Enforcement Partnership », nous améliorons également les capacités de nos partenaires à mener des opérations de sécurité maritime au large des côtes du Sénégal, de Cabo Verde, du Ghana et du Cameroun.

Afin de renforcer la sécurité et la gouvernance maritimes, les États-Unis contribuent au renforcement des secteurs judiciaires des pays du golfe de Guinée ainsi que des capacités régionales à lutter contre l'impunité pour les actes de piraterie et les crimes maritimes connexes, comme en atteste notre appui à l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. L'assistance technique que leur apportons aide ces pays à mettre en place les lois pénales nécessaires pour instruire efficacement les affaires de piraterie et de vol à main armée en mer.

Pour terminer, je voudrais souligner l'importance que revêt une approche régionale globale pour faire face à l'insécurité maritime. Une approche globale permettra de réduire la perte de recettes nationales, d'appuyer le développement socioéconomique et d'étendre la protection de l'environnement dans la région. Nous nous réjouissons à l'idée d'appuyer la réunion plénière du Groupe du G7 des amis du golfe de Guinée, qui se tiendra à Lisbonne en juin, ainsi que le Sommet de l'Union africaine sur la sécurité maritime et le développement en Afrique, qui se tiendra au Togo en octobre. Les États-Unis considèrent ces engagements comme l'occasion de définir des calendriers précis et d'adopter des mesures concrètes en vue de formuler une réponse nationale, régionale et mondiale solide face aux menaces qui pèsent sur la sécurité maritime dans toute l'Afrique.

M. Rosselli (Uruguay) (*parle en espagnol*) : L'Uruguay se félicite, Monsieur le Président, de la convocation du présent débat public, ainsi que de la note de cadrage (S/2016/321, annexe), qui a été distribuée par votre délégation en temps opportun.

Nous remercions également M. Tayé-Brook Zerihoun, Sous-Secrétaire général aux affaires politiques, pour l'exposé détaillé qu'il a présenté au Conseil sur la question. Ma délégation se félicite en outre vivement de l'adoption de la déclaration du Président S/PRST/2016/4 sur la question à l'examen aujourd'hui.

En 1986, la résolution 41/11 de l’Assemblée générale créait la zone de paix et de coopération de l’Atlantique Sud, dont l’Uruguay assure actuellement la présidence *pro tempore*. Cette zone englobe tous les États d’Afrique et d’Amérique du Sud riverains de l’Atlantique Sud. La Déclaration de Montevideo, qui a été adoptée à l’issue de la septième réunion ministérielle de la zone en janvier 2013, contient en ses paragraphes 108 à 110 des dispositions spécifiques sur la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée que nous aurions voulu voir mentionnées dans la déclaration du Président que nous venons d’adopter. Les États membres de la zone de paix et de coopération de l’Atlantique Sud demeurent prêts à fournir aux pays du golfe de Guinée toute la coopération qu’ils jugeront opportune de solliciter.

L’Uruguay tient à souligner le rôle essentiel joué par la Communauté économique des États de l’Afrique centrale et la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, qui ont uni leurs efforts de lutte contre la piraterie et coordonné leurs politiques de sécurité. Néanmoins, nous devons être conscients que ces efforts n’ont pas été suffisants. La montée en puissance des réseaux criminels qui se livrent à des actes de piraterie et de vols à main armée en mer est également favorisée par la faiblesse des capacités maritimes de ces États et des moyens dont ils disposent pour punir ceux qui commettent des crimes. C’est pourquoi les mesures de sécurité maritime qui permettent d’accroître la présence de ces pays en mer seront d’une importance critique à court terme. Toutefois, pour parvenir à une solution à long terme, nous devons nous attaquer aux causes profondes des problèmes auxquels sont confrontés les pays de la région, sachant que la piraterie n’est que le symptôme d’un problème plus profond.

À la base de la piraterie se trouvent des causes structurelles telles que la pauvreté, le chômage, l’inégalité de la répartition des richesses et les défis posés par la criminalité organisée, le trafic d’armes et de drogues, la traite des êtres humains, la pollution, la pêche illégale et la présence croissante de groupes extrémistes. Par conséquent, l’Uruguay estime que pour lutter contre la piraterie, nous devons également mettre en œuvre des mesures visant à renforcer les institutions dans la région. Le golfe de Guinée est l’une des zones maritimes les plus dangereuses au monde et nécessite des réponses ciblées, compte tenu des moyens dont disposent ceux qui y commettent des actes de piraterie.

Il convient de noter que la moitié environ de tous les incidents ne sont pas signalés et ne sont donc pas comptabilisés dans les rapports annuels du Bureau maritime international. Néanmoins, il semble clair que la réponse face à cette forme de criminalité exige de la communauté internationale qu’elle fasse preuve de la même implication et du même engagement que ceux qu’elle a démontrés dans le cadre de la lutte contre un fléau similaire dans l’océan Indien, laquelle a été couronnée de succès. Sans une forte présence navale des États dans le golfe de Guinée, la piraterie et les activités de la criminalité maritime continueront d’augmenter, et il est probable qu’elles gagneront les pays qui sont aujourd’hui les moins touchés, ce qui risque de déstabiliser encore davantage la région. Il est donc essentiel que le système multilatéral, en particulier l’Organisation des Nations Unies, joue un rôle clef dans la lutte contre la piraterie et dans l’assistance apportée aux pays de l’Afrique de l’Ouest pour surmonter les défis qu’elle pose. Nous soulignons que la piraterie est un phénomène mondial qui exige une réponse mondiale.

Enfin, je voudrais mettre en relief l’attention que le Conseil de sécurité et la communauté internationale ont accordée à la question de la piraterie dans différents domaines, notamment lors de la mission effectuée par le Conseil le mois dernier au Mali, en Guinée-Bissau et au Sénégal, étant entendu que le seul moyen d’instaurer la paix et la stabilité en Afrique de l’Ouest passe par un dialogue franc et ouvert auquel l’ONU participe.

M. Mizushima (Japon) (*parle en anglais*) : Le Japon se félicite vivement de l’initiative prise par la Chine, l’Angola et le Sénégal de convoquer cette importante séance. Je voudrais également m’associer aux autres orateurs pour remercier M. Tayé-Brook Zerihoun, Sous-Secrétaire général aux affaires politiques, de son exposé riche d’informations. Le Japon se félicite, par ailleurs, de l’adoption de la déclaration du Président sur la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée (S/PRST/2016/4).

Depuis l’Antiquité, l’humanité a bénéficié des nombreux bienfaits offerts par la mer, et le transport maritime a permis de relier le monde. Il est dans notre intérêt commun de maintenir un ordre maritime sur la base des principes universellement reconnus du droit international.

La piraterie constitue une menace pour la sécurité des voies maritimes partout dans le monde, et la lutte contre ce phénomène est une question d’une importance vitale pour nous tous dans la mesure où nous bénéficions du commerce maritime. La communauté internationale dans son ensemble doit s’attaquer à cette question. Pour

sa part, le Japon a activement contribué au maintien et à la stabilité de l’ordre maritime, en déployant notamment des efforts pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée dans les détroits de Malacca et de Singapour et au large des côtes somaliennes. Nous avons récemment constaté une baisse substantielle du nombre de cas de piraterie au large des côtes somaliennes. En revanche, il demeure élevé dans le golfe de Guinée.

Les résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) ont joué un rôle important pour sensibiliser la communauté internationale au problème de la piraterie et des vols à main armée dans le golfe de Guinée. Depuis 2012, le Groupe des Sept (G7) insiste sur l’importance de cette question. Les ministres des affaires étrangères du G7, dans la déclaration sur la sécurité maritime qu’ils ont publiée plus tôt ce mois-ci, se sont dits déterminés à coopérer, au moyen d’une assistance à la création de capacités, pour la sécurité et la sûreté maritimes afin de permettre aux États côtiers de s’attaquer à leurs propres faiblesses. Ils ont également reconnu l’importance du cadre que représente le Groupe du G7 des amis du golfe de Guinée, au sein duquel les pays concernés, aux côtés des organisations internationales et de l’industrie du transport maritime, peuvent procéder à un échange de vues sur les problèmes et les besoins régionaux.

Nous estimons que la responsabilité de la lutte contre les problèmes rencontrés dans le golfe de Guinée devrait revenir avant tout aux États côtiers, y compris par l’intermédiaire de cadres régionaux tels que le Code de conduite de Yaoundé relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l’encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l’Ouest et du Centre. Cependant, les ressources financières et humaines sont insuffisantes pour appliquer le Code de conduite et les stratégies pour la sécurité adoptées par la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest et la Communauté économique des États de l’Afrique centrale. Il importe donc que la communauté internationale appuie les efforts déployés par les pays et les cadres régionaux pour lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer dans la région.

À cet égard, le Japon finance plusieurs projets pour favoriser l’application du Code de conduite de Yaoundé, puisqu’il est même le premier contributeur au Fonds d’affectation spéciale pour la sûreté maritime en Afrique de l’Ouest et du Centre, créé par l’Organisation maritime internationale. En décembre, le Japon a également fourni de l’équipement et du matériel à l’Académie régionale des sciences et techniques de la mer d’Abidjan, dans le but d’améliorer les moyens technologiques relatifs à la navigation et à la sûreté maritime mis à la disposition des étudiants, créant ainsi une synergie avec l’assistance que la France fournit à l’Institut de sécurité maritime de Côte d’Ivoire. En outre, le Japon envisage également de fournir un appui financier pour permettre la tenue d’un sommet extraordinaire de l’Union africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique, prévu à Lomé en octobre.

Je voudrais conclure en réaffirmant la détermination du Japon à œuvrer aux côtés de la communauté internationale, y compris le Conseil de sécurité, pour combattre la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée. Le Japon accordera également une attention particulière à la sixième Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l’Afrique, qui se tiendra pour la première fois en Afrique, au Kenya plus précisément, en août prochain.

M. Wilson (Royaume-Uni) (*parle en chinois*) : À l’instar d’autres orateurs aujourd’hui, je tiens à vous féliciter, Monsieur le Président, de votre leadership sur cette question et à remercier M. Zerihoun de son exposé.

(*l’orateur poursuit en anglais*)

Comme ma collègue des États-Unis l’a dit tout à l’heure, plus tôt ce mois-ci, deux navires ont été attaqués au large des côtes nigérianes. Je voudrais faire écho à l’inquiétude qu’elle a exprimée en ce qui concerne le sort des membres de l’équipage qui ont été kidnappés et demander moi aussi leur libération. Ces deux navires battaient pavillon maltais et libérien; leur cargaison provenait de Turquie, de Grèce et du Nigéria, et les huit membres d’équipage dont je viens de parler étaient quant à eux originaires d’Égypte, des Philippines et de Turquie. Ainsi en seulement un jour dans les mers au large de l’Afrique de l’Ouest, la piraterie a frappé les ressortissants, les biens et la prospérité de sept États Membres de l’ONU. Le fait qu’environ une centaine d’incidents similaires aient été enregistrés l’an dernier dans le golfe de Guinée devrait donc être notre problème à tous. Nul besoin d’être mathématicien pour comprendre que les dommages causés par ces actes ne concernent pas un lieu isolé, loin, très loin de l’attention du Conseil de sécurité, mais qu’en fait ces attaques portent atteinte aux intérêts de chacun d’entre nous et appellent donc notre attention à tous.

Lorsque la sécurité du transport et du commerce international est menacée de cette manière, c’est la

prospérité et la stabilité des États de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre qui sont mises en péril, ainsi que celles de ses habitants. C'est donc tous ensemble que nous devons nous attaquer à cette menace, grâce à un leadership régional et à une aide internationale coordonnée.

Le Royaume-Uni salue les efforts déployés jusqu'ici par la région. Nous appuyons pleinement le Code de conduite de Yaoundé relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre. Nous nous félicitons de l'engagement manifesté par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée ainsi que par leurs membres. Cet engagement se retrouve dans les efforts qu'ils déploient pour mettre en place un cadre régional de lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer. Un tel cadre permettra le partage de l'information et la coordination des opérations nécessaires pour changer réellement la situation dans les eaux du golfe.

Toutefois ce n'est qu'un début et nous invitons instamment ces entités et leurs membres à poursuivre leurs efforts pour instituer et pleinement opérationnaliser un réseau régional de centres de coordination maritime, rassemblant le Centre interrégional de coordination de Yaoundé, le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale, situé à Pointe-Noire en République du Congo, et le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique de l'Ouest, situé à Abidjan en Côte d'Ivoire.

Le Royaume-Uni quant à lui ne se soustrait pas à ses responsabilités. Nos ressources et nos efforts diplomatiques pour lutter contre cette menace sont soigneusement coordonnés avec la région du golfe de Guinée, l'industrie maritime, l'Union européenne et d'autres partenaires. Nous sommes un membre actif du Groupe du G7 des amis du golfe de Guinée, qui va se réunir à nouveau prochainement et constitue un forum utile pour les experts des États de la région et des pays donateurs afin de coordonner et de déployer les ressources. Nous attendons avec intérêt la prochaine réunion du Groupe, qui doit se tenir sous la présidence du Portugal.

Nous avons toutefois conscience que la coordination ne suffira pas à elle seule à régler le problème. C'est pourquoi le Royaume-Uni déploie des efforts concertés pour contribuer au renforcement des capacités maritimes dans toute la région. Nous conseillons les unités de police maritime et la marine au Ghana et à Sao Tomé-et-Principe et construisons des installations portuaires en Sierra Leone qui serviront de plateforme à la réalisation d'opérations de police maritimes. Nous avons amélioré les capacités de la région grâce aux contributions que nous avons versées au Fonds d'affectation spéciale pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, créé par l'Organisation maritime internationale.

Améliorer la coordination régionale et renforcer les capacités maritimes pour stopper les pirates est la première étape du processus. Faire savoir que choisir la piraterie n'est pas sans conséquences à long terme est le meilleur moyen de décourager ceux qui pourraient être tentés de suivre cette voie. C'est pourquoi nous sommes favorables au renforcement des capacités de répression dans les États de la région et étudions actuellement d'autres possibilités de développer les capacités régionales de poursuivre en justice ceux qui commettent des crimes en mer.

Nous savons que, grâce à de telles initiatives et à d'autres, nous pouvons changer les choses. Le nombre de détournements de cargo est en train de reculer, mais la bataille n'est pas encore gagnée. Au premier trimestre de cette année, il y a eu une nette recrudescence des enlèvements contre rançon. C'est pourquoi je voudrais conclure en évoquant à nouveau les deux navires qui ont été victimes d'une attaque au début du mois, le tanker *Puli* et le porte-conteneurs Turquoise. Huit membres d'équipage ont disparu lors de ces attaques. On est toujours sans nouvelles d'eux et leurs familles et amis continuent de craindre pour leur vie. C'est en pensant à tous les marins que nous devrions débattre aujourd'hui de la meilleure manière de régler le problème.

M. Méndez Graterol (République bolivarienne du Venezuela) (*parle en espagnol*) : Nous remercions le Sous-Secrétaire général aux affaires politiques, M. Tayé-Brook Zerihoun, de son exposé sur les défis à la consolidation de la paix liés aux conditions de sécurité dans le golfe de Guinée. En outre, nous félicitons la présidence du Conseil ainsi que les délégations angolaise et sénégalaise d'avoir pris l'initiative de ce débat sur cette question importante pour la paix et la sécurité en Afrique de l'Ouest et du Centre, plus particulièrement pour les pays riverains du golfe de Guinée. Nous jugeons très utile l'adoption de la déclaration présidentielle (S/PRST/2016/4) sur ce sujet à l'occasion du présent débat public, déclaration dans laquelle le Conseil de sécurité réaffirme sa détermination à continuer de

suivre de près l'évolution de la situation dans le golfe de Guinée et dans l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

La région côtière du golfe de Guinée et les États qui la composent sont touchés par la menace que représentent la piraterie, la criminalité transnationale organisée, le trafic et l'exploitation illicite de ressources naturelles telles que le pétrole et le gaz, la pêche illégale, le trafic de drogue et la traite des personnes, activités menées par des mafias qui entravent sévèrement la croissance économique. Cela a eu des répercussions négatives sur la société, et a également mis en péril la stabilité des pays de cette sous-région. Cette situation doit mobiliser les efforts de coopération internationale pour aider ces pays à s'attaquer à ce problème.

L'attention que le Conseil de sécurité accorde de nouveau à cette question, après l'adoption des résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012), est plus pertinente que jamais étant donné que la stabilité de pays et de peuples est menacée par l'infiltration et les activités de groupes criminels qui mettent en péril les acquis obtenus par cette sous-région africaine en vue du développement et du renforcement de la stabilité politique.

Le Venezuela accorde de l'importance aux processus de consolidation de la paix en cours en Afrique, qui sont essentiels pour les activités de l'ONU et des organismes régionaux et sous-régionaux qui les mènent car ils représentent une étape essentielle vers la réalisation du développement durable et inclusif dans la région, mais aussi pour la crédibilité de l'action entreprise, du fait de la confiance placée en eux par les populations. Par conséquent, on ne saurait se soustraire à la responsabilité de favoriser toutes les initiatives qui ouvrent la voie au renforcement et à la promotion de tels efforts dans les domaines social, économique et politique ainsi qu'en matière de sécurité.

À cet égard, nous saluons les efforts déployés par les États de la sous-région du golfe de Guinée, avec l'appui de la communauté internationale, pour coordonner, dans le cadre de multiples initiatives et programmes spécifiques, la mise en œuvre de la stratégie de lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée. Je tiens à souligner en particulier le travail réalisé par la Commission du golfe de Guinée et l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, ainsi que les efforts particuliers déployés dans le cadre de la stratégie maritime de l'Union africaine, qui ont structuré l'action commune menée afin de s'attaquer à ce défi régional.

De même, nous appuyons fermement le Fonds d'affectation spéciale pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, créé par l'Organisation maritime internationale (OMI) afin de renforcer les capacités institutionnelles des États de la région. Nous saluons l'assistance technique, opérationnelle, logistique et juridique apportée par l'OMI aux États côtiers de la région, laquelle est vaste et importante pour la mise en œuvre d'une stratégie sous-régionale coordonnée dans les différents domaines liés à la navigation commerciale, à la sécurité des ports, à la formation professionnelle et à la sécurité, en encourageant la participation de tous les acteurs. Cette coopération, menée par les États, constitue une référence dont il faut tenir compte dans le cadre de l'examen des problèmes de sécurité en Afrique.

Par ailleurs, nous réaffirmons qu'il est nécessaire de promouvoir des moyens de financement durable de toutes les initiatives institutionnelles, publiques et privées, en insistant sur les tâches relatives à un développement social inclusif qui répondent aux besoins locaux réels des populations de la région. Le respect des engagements financiers pris par les différents partenaires, en particulier des organisations internationales et des pays, est urgent pour mener à bien les projets proposés. À cet égard, nous lançons un appel afin qu'ils soient mis en œuvre dans leur intégralité et en temps voulu.

Relever le défi que représentent la création et le renforcement des capacités de l'État dans une situation d'après-conflit est l'élément essentiel d'une paix durable, et toutes les initiatives menées en vue d'assurer le maintien de la sécurité dans le golfe de Guinée doivent l'être en coordination avec les États, sur la base de la coopération, dans le respect des buts et principes consacrés par la Charte des Nations Unies, en particulier la souveraineté, l'indépendance et l'intégrité territoriale.

Une stratégie intégrée s'impose d'urgence. Elle doit prévoir des moyens d'empêcher que les manifestations du terrorisme et du crime organisé observées en Afrique, dans la bande du Sahel en particulier, et qui ont été exacerbées par l'intervention en Libye en 2011, ne s'étendent à une région qui, grâce aux efforts de ses populations et gouvernements, est restée à l'abri de cette menace.

La coordination régionale contre la piraterie est la solution qui permettra de combattre et d'éliminer ce phénomène ainsi que l'insécurité dans la vaste zone du bassin du golfe de Guinée, qui nuit gravement à

l'économie des pays de la région. À cet égard, nous ne doutons pas que le sommet extraordinaire sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique, qui aura lieu à Lomé en octobre, marquera une étape très importante dans la coopération sous-régionale concernant les efforts intergouvermentaux faits en matière de sécurité. C'est pourquoi nous appelons la communauté internationale à l'appuyer fermement.

Dans le cadre de l'ONU, il est important d'adopter des positions communes et des solutions globales pour prévenir les conflits dans des pays stables au plan politique tels ceux de la sous-région, dont le principal défi est axé sur le développement durable. Nous saluons le travail réalisé par le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel et le Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale, qui doivent encore faire face à de nombreuses difficultés.

Enfin, le Venezuela réaffirme son attachement à la consolidation de la paix en Afrique et continuera d'offrir ses contributions et de partager ses expériences dans le cadre d'une coopération interrégionale et internationale.

M. Zagaynov (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : Nous remercions les délégations de la Chine, de l'Angola et du Sénégal d'avoir pris l'initiative d'organiser le débat public du Conseil de sécurité d'aujourd'hui sur la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée. Nous remercions également le Sous-Secrétaire général aux affaires politiques, M. Zerihoun, de sa contribution au présent débat.

Dans le contexte actuel, nous saluons l'adoption de la déclaration présidentielle S/PRST/2016/4, qui appelle de nouveau l'attention sur cette question.

La Fédération de Russie est très préoccupée par la multiplication actuelle des actes de piraterie le long de la côte occidentale de l'Afrique, qui s'étendent bien au-delà des eaux territoriales des pays de la région. Depuis 2012, le Bureau maritime international enregistre régulièrement un nombre important d'incidents dans la région. La vie et la sécurité des personnes sont de plus en plus menacées, ce qui est particulièrement inquiétant. Les prises d'otages dont sont victimes les gens de mer sont une tendance alarmante et relativement nouvelle dans le golfe de Guinée. Des citoyens russes ont fait partie des personnes prises pour cible.

Les actes de piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée semblent être maintenant clairement une activité bien rôdée qui menace le transport et le transit maritimes ainsi que la prospérité d'États côtiers. D'après des sources régionales, les pertes économiques totales imputables aux actes de piraterie s'élèveraient à des milliards de dollars. D'après les informations disponibles, y compris des rapports du Bureau maritime international, la majorité des attaques continuent d'être menées non loin des côtes, parfois tout près des eaux territoriales des États côtiers. Le règlement de cette question exige donc avant tout d'intensifier les contrôles côtiers par le renforcement des capacités des garde-côtes et l'amélioration de leur équipement technique. Il faut également créer des conditions propices à des poursuites judiciaires efficaces contre les pirates et ceux qui sont à la tête de l'industrie de la piraterie. Il est important d'intensifier l'identification et l'élimination des canaux de financement de la piraterie.

Nous saluons les initiatives individuelles des pays de la région ainsi que les efforts faits dans le cadre d'organisations régionales pour améliorer les mécanismes de coordination afin de lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer. Nous appelons à l'élaboration et à la mise en œuvre rapides d'une stratégie conjointe de lutte contre la piraterie qui favoriserait une utilisation plus efficace de toutes les ressources existantes. Nous espérons que le Centre interrégional de coordination pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, créé en 2014 au Cameroun, deviendra pleinement opérationnel au cours des prochains mois, comme prévu par les décisions prises dans le cadre de la réunion extraordinaire de haut niveau organisée par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée, qui a eu lieu à Yaoundé en février.

Enfin, je signale que la Russie a une riche expérience tirée de sa participation aux efforts internationaux de lutter contre la piraterie dans le nord-ouest de l'océan Indien. Nous sommes prêts à partager nos idées et notre savoir-faire à cet égard.

Le Président (*parle en chinois*) : Je vais maintenant faire une déclaration en ma qualité de représentant de la Chine.

La Chine remercie l'Angola et le Sénégal de s'être joints à elle pour organiser le présent débat public. Je remercie également le Sous-Secrétaire général aux affaires politiques, M. Zerihoun, de son exposé.

Importante voie maritime internationale et réserve d'énergie, le golfe de Guinée est une voie de

communication et d'approvisionnement essentielle pour les États côtiers de la région. Ces dernières années, il y a eu de fréquents actes de piraterie et vols à main armée dans toutes les eaux territoriales du golfe de Guinée. Ces attaques sont caractérisées par leur violence et leurs liens avec des organisations terroristes, des groupes armés illégaux et des bandes criminelles. Ces activités sapent le développement socioéconomique des pays africains concernés et représentent une menace grave pour le commerce international maritime, ainsi que pour la paix et la sécurité régionales. Assurer la sûreté et la sécurité dans le golfe de Guinée est un élément essentiel des efforts visant à renforcer la sûreté et la sécurité de la connectivité mondiale. Il s'agit d'une garantie importante pour le développement et la prospérité des pays côtiers et de la région; c'est une responsabilité commune qui doit être partagée par l'ensemble de la communauté internationale.

Les pays côtiers du golfe de Guinée, qui sont en première ligne de la lutte contre la piraterie, ont déployé des efforts considérables pour lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer. La Chine s'en félicite. La Chine appuie les pays africains concernés dans leurs efforts pour améliorer la coordination, formuler une stratégie conjointe en matière de sécurité maritime, créer un mécanisme régional de lutte contre la piraterie et mener des patrouilles conjointes en mer. Nous appelons la communauté internationale à prêter dûment attention aux difficultés auxquelles sont confrontés les États côtiers du golfe de Guinée, y compris l'insuffisance de ressources financières, d'infrastructure et d'équipement, et à mettre en œuvre les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité afin d'aider les pays de la région à renforcer leurs capacités de lutte contre la piraterie. Il faut tout particulièrement déployer des efforts en ce qui concerne les quatre aspects suivants.

Premièrement, sur la base du respect du rôle de chef de file que jouent les pays côtiers du golfe de Guinée, il faut fournir une assistance aux pays concernés en vue de renforcer leurs capacités de lutte contre la piraterie. Les autres pays doivent contribuer activement à la construction, l'exploitation et l'entretien de leurs ports, entre autres infrastructures, afin d'améliorer les services fournis aux navires en matière d'amarrage, de fournitures et d'entretien, et pour améliorer l'appui logistique. Il faut également aider ces pays à améliorer la formation de leurs forces de sécurité maritime et mettre à leur disposition l'équipement nécessaire, comme les navires et les systèmes radar, afin d'améliorer leur capacité opérationnelle dans le cadre de leurs efforts conjoints de maintien de l'ordre et de surveillance.

Deuxièmement, les organisations régionales et sous-régionales doivent jouer un rôle plus important et il convient de mettre en place un mécanisme régional à long terme. La communauté internationale doit appuyer les organisations régionales et sous-régionales – telles que l'Union africaine, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée – dans leurs efforts visant à mettre en œuvre la stratégie intégrée de lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer en augmentant les apports financiers et techniques, en renforçant les institutions chargées de la lutte contre la piraterie et en assurant le fonctionnement intégral, efficace et durable des mécanismes compétents. La Chine attend avec intérêt l'issue positive du sommet des chefs d'État et de gouvernement sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, qui se tiendra en octobre et qui permettra de faire avancer l'action régionale et sous-régionale en matière de lutte contre la piraterie.

Troisièmement, il convient de mobiliser des ressources pour renforcer la coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée. Les organisations internationales, notamment les Nations Unies et l'Organisation maritime internationale (OMI), doivent accroître leur appui aux pays côtiers. Le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel et le Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale doivent accorder plus d'importance aux besoins des pays concernés et mettre régulièrement le Conseil de sécurité au fait de l'évolution de la situation. Nous appelons les pays à continuer à verser des contributions au Fonds d'affectation spéciale de l'OMI pour la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, tout en faisant fond sur les succès enregistrés. Après de vastes consultations avec les États côtiers, la communauté internationale pourrait envisager de prendre des mesures conjointes visant à assurer le respect de la loi en tant que nouveau moyen d'intensifier les efforts de lutte contre la piraterie.

Quatrièmement, il convient d'accroître l'aide au développement fournie aux États côtiers. La communauté internationale doit accroître son aide aux États côtiers en tenant compte de leurs plans de développement économique et social pour les aider à éradiquer la pauvreté, accélérer le développement socioéconomique et améliorer la situation en ce qui concerne l'emploi

des jeunes. Il faut renforcer la coopération en matière de lutte contre le terrorisme. Il faut lutter efficacement contre la criminalité transnationale organisée. Il faut briser les liens qui existent entre les pirates et les organisations terroristes et les groupes armés illégaux et bloquer les flux de trafic de drogue et de financement. Il faut intensifier les efforts visant à garantir le respect du principe de responsabilité juridique.

Grâce aux efforts conjoints des membres du Conseil de sécurité, nous avons adopté la déclaration présidentielle S/PRST/2016/4 portant sur la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée durant cette séance. Il s'agit d'une réponse positive à la demande des États côtiers et régionaux en vue du renforcement de la coopération internationale dans la lutte contre la piraterie. Cette déclaration reflète le consensus international sur la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée et propose de nouvelles idées pour trouver des solutions communes à ce problème. Cela permettra de renforcer et d'approfondir considérablement la coopération internationale contre la piraterie.

La Chine et l'Afrique ont un destin et des intérêts communs, et ont une volonté partagée de parvenir à des résultats mutuellement avantageux. Guidée par le principe de la sincérité, des résultats politiques, de l'affinité et de la bonne foi et une démarche adéquate en ce qui concerne la justice et ses intérêts, la Chine a participé activement aux efforts de l'Afrique visant à renforcer ses capacités aux fins du maintien de la paix et de la sécurité. La Chine a participé activement à la coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée et a fourni une assistance aux États côtiers pour renforcer leurs capacités dans le domaine des infrastructures. Une flotte chinoise d'escorte navale a été invitée par les marines nigériane et camerounaise à participer à des exercices conjoints de lutte contre la piraterie. La Chine a fourni aux États côtiers du matériel et de l'équipement à des fins de lutte contre la piraterie. Les entreprises chinoises ont participé à la construction de ports dans des États côtiers, à savoir le Nigéria, la Guinée et la Côte d'Ivoire, qui fourniront un appui robuste aux activités maritimes des États de la région. La Chine continuera à mettre en œuvre les décisions adoptées par le Sommet de Johannesburg qui a réuni la Chine et les pays africains et à coopérer avec les pays africains pour maintenir la sécurité dans les eaux du golfe de Guinée, en vue de créer un environnement de sécurité favorable au développement économique et social de l'Afrique, notamment en appuyant les pays africains dans leurs efforts visant à parvenir à une paix durable et à une prospérité collective.

Je reprends à présent mes fonctions de Président du Conseil.

Je rappelle à tous les orateurs qu'ils sont priés de limiter la durée de leurs déclarations à un maximum de quatre minutes afin que le Conseil puisse mener ses travaux avec diligence. Les délégations qui ont préparé de longues déclarations sont priées de bien vouloir en distribuer le texte et d'en lire une version abrégée lorsqu'elles prendront la parole dans la salle. J'invite également les orateurs à parler à une vitesse raisonnable pour permettre aux interprètes de traduire leurs déclarations de façon optimale. J'informe toutes les personnes concernées qu'étant donné le grand nombre d'orateurs inscrits, ce débat public se poursuivra pendant l'heure du déjeuner.

Je donne maintenant la parole à S. E. M. Robert Dussey, Ministre des affaires étrangères, de la coopération et de l'intégration africaine du Togo.

M. Dussey (Togo) : Je voudrais tout d'abord remercier la République populaire de Chine, ainsi que le Sénégal et l'Angola, de l'initiative prise d'organiser ce débat de haut niveau sur la question de la piraterie et des vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée, qui témoigne de tout l'intérêt qu'ils portent à la promotion de la paix, de la sécurité et la stabilité, partout où elles sont menacées, en Afrique en particulier. J'aimerais, ensuite, exprimer au Sous-Secrétaire général ici présent, mes remerciements pour son exposé sur la question à l'examen.

Je sais gré au Conseil de sécurité de l'occasion qui m'est offerte de parler de cette question qui est intimement liée à la thématique choisie dans le cadre du Sommet extraordinaire de l'Union africaine qui aura lieu à Lomé le 15 octobre prochain. Je voudrais commencer en me posant cette question : « Quelle est l'importance du Sommet de Lomé après les différents sommets qui ont eu lieu sur le continent africain? » Je voudrais informer le Conseil de sécurité que face aux préoccupations actuelles touchant à la sécurité maritime et au développement à travers la promotion de l'économie bleue, le vingt-sixième Sommet ordinaire de l'Union africaine tenu à Addis-Abeba a décidé que le Sommet de Lomé doit aboutir à l'adoption et à la signature d'une charte africaine relative à la sécurité et à la sûreté maritimes et au développement.

Devant une telle gravité, il importe aujourd’hui de reconnaître ce que nous pouvons attendre du Sommet de Lomé, c’est essentiellement l’adoption de cette charte. Parce que pour le moment, jamais dans l’histoire du continent africain, particulièrement de l’Union africaine, il y a eu une charte nommée charte de l’Union africaine. Il y a eu plusieurs décisions qui ont été prises, mais ce sera la première fois que tout le continent africain se réunira pour adopter une charte qui sera la Charte sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique.

Quelle est la nécessité pour le continent africain de disposer d’une charte? Il ne fait aucun doute que l’insécurité en mer sous toutes ses formes, comme il a été souligné tout à l’heure, constitue une menace réelle contre la paix et la sécurité en Afrique. Les problèmes auxquels les Africains sont confrontés en ce qui concerne la protection des espaces maritimes, qui exigent une mobilisation collective et générale, justifient nécessairement la tenue de la conférence de Lomé et l’adoption de la charte dont nous venons de parler. Le projet de charte de Lomé est d’abord un instrument de lutte contre l’insécurité maritime et autres actes répréhensibles commis en mer. Nous savons qu’après plusieurs résolutions – les résolutions 2018 (2011), 2039 (2012) et 2184 (2014) –, il importe que l’Afrique, qui est appelée à contribuer aussi à sa manière à la mise en œuvre de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l’horizon 2050 – appelée la Stratégie AIM 2050 –, puisse elle aussi se prononcer sur son avenir maritime.

La Charte de Lomé sera également un instrument pour le développement, y compris l’économie bleue. Le projet de charte de Lomé envisage de promouvoir le développement d’une économie bleue florissante, durable et respectueuse de l’environnement, dans un espace bien sécurisé. À ce titre, cette charte encourage la mise en œuvre d’une politique commune de pêche et d’aquaculture qui favoriserait la conservation, la gestion et l’exploitation des stocks de poissons. Elle préconise des mesures efficaces de lutte contre la pêche illégale, qui entraîne des manques à gagner considérables aux pays concernés. Par ailleurs, l’adoption de ce projet de charte devra permettre aux États africains de stimuler leur croissance économique par la création d’emplois le long des côtes africaines, à travers notamment la promotion de la pêche artisanale et la commercialisation des produits de pêche aux plans national, sous-régional et international.

Il faudrait aussi reconnaître l’importance du commerce international et du tourisme dans la croissance économique des États, et le projet de charte vient à point nommé rappeler et encourager les initiatives ayant pour objet de protéger l’environnement marin et côtier, conformément aux instruments internationaux sur la biodiversité notamment, et de promouvoir la gestion durable des peuplements marins et des espèces marines protégés ainsi que des écosystèmes associés.

Ce projet de charte est également un creuset des actes normatifs africains régissant la lutte contre l’insécurité en mer. C’est un instrument de consolidation de l’intégration régionale et sous-régionale qui vise non seulement à favoriser, à fédérer et à renforcer les cadres normatifs existants et déclinés dans le Code de conduite de Djibouti du 29 janvier 2009, dans celui de Yaoundé du 25 juin 2013, qui a été cité ici, ainsi que dans la Stratégie AIM 2050, dont j’ai parlé. Et, entre autres, ce projet de charte vise également à ce que soient prises des initiatives et actions et à mobiliser les moyens pour parvenir à ces fins, qui consistent essentiellement à sensibiliser et à donner des instruments juridiques à tous les États africains pour pouvoir lutter efficacement contre l’insécurité en mer.

La session extraordinaire de la Conférence des chefs d’État et de gouvernement de l’Union africaine qui aura lieu le 15 octobre prochain à Lomé marquera certainement une étape importante dans l’existence et la mise en œuvre des objectifs de l’organisation panafricaine – l’Union africaine –, qui demeure résolument engagée dans le processus de renaissance du continent africain. Il s’agit d’une Afrique qui se veut libre et responsable, qui a pleinement à cœur de s’assurer et d’agir en valorisant tous les atouts et toutes les potentialités à sa disposition, y compris en particulier tous ceux que recèlent ses espaces maritimes, pour réaliser son développement et le bien-être de ses populations. C’est le but essentiel du sommet de Lomé du 15 octobre prochain.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole à Mme Annika Söder, Secrétaire d’État aux affaires étrangères de la Suède.

Mme Söder (Suède) (*parle en anglais*) : C’est un honneur pour moi que d’être ici au Conseil de sécurité de l’ONU aujourd’hui pour prendre la parole au nom des pays nordiques – Danemark, Finlande, Islande, Norvège et mon propre pays, la Suède.

Tout d’abord, je voudrais remercier la Chine, l’Angola et le Sénégal d’avoir organisé le présent débat public sur un sujet d’une grande importance pour nous tous. Nous voudrions aussi remercier le Sous-Secrétaire général, M. Tayé-Brook Zerihoun, de l’exposé qu’il a présenté ce matin.

L’augmentation des actes de piraterie au large des côtes de l’Afrique de l’Ouest et l’extension constante de leur zone d’opérations affectent davantage de pays et davantage de personnes chaque année. Cela fait peser une menace sur la paix, la sécurité et la stabilité dans une région déjà vulnérable. En outre, l’instabilité et les menaces en mer dans le golfe de Guinée représentent un obstacle majeur au développement et à la prospérité de la région. C’est pourquoi il est de la plus haute importance d’accroître la coopération internationale visant à freiner cette tendance et à trouver une solution à un problème de plus en plus grave. Comment pouvons-nous donc unir nos forces pour répondre à cette préoccupation? Nous voudrions souligner trois domaines que nous jugeons particulièrement importants.

Premièrement, la coopération régionale est essentielle. Il est par conséquent très encourageant que les États membres de la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, de la Communauté économique des États de l’Afrique centrale et de la Commission du golfe de Guinée aient convenu, en 2013 au Sommet de Yaoundé, d’un Code de conduite concernant la prévention et la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l’encontre des navires, et des activités maritimes illicites en Afrique de l’Ouest et en Afrique centrale. Ce code de conduite et la mise en place des institutions nécessaires aux fins de la sécurité maritime dans la région sont d’importants pas faits dans la bonne direction. Ces institutions ne sont pas encore opérationnelles, et ont besoin d’un plus large appui.

En outre, une coopération étroite entre les navires et les garde-côtes de la région doit constituer une priorité. La recherche des moyens de patrouiller dans les eaux des uns et des autres pourrait aussi être envisagée et poussée plus avant. Il importe également de disposer des moyens adéquats pour poursuivre et incarcérer les criminels arrêtés en mer. Pour notre part, nous sommes en train de voir quel serait le meilleur moyen de continuer d’appuyer les efforts que déploient les pays de la région à cet égard.

Deuxièmement, il faut tirer parti de l’expérience accumulée par la force navale de l’Union européenne au large de la Somalie – Opération Atalante – qui a mené des opérations contre la piraterie au large de la Corne de l’Afrique, auxquelles nous avons participé à plusieurs reprises. Cette opération mandatée par le Conseil de sécurité fournit un exemple clair de la manière dont de multiples actions locales, régionales et internationales menées de façon coordonnée en mer et sur terre peuvent collectivement réduire la piraterie et stabiliser des régions maritimes.

Troisièmement, nous devons aussi garder à l’esprit que la piraterie et les vols à main armée en mer sont un phénomène complexe lié à la pauvreté et aux troubles sociaux. Remédier aux causes profondes requiert une stratégie globale et inclusive pour promouvoir la paix, la stabilité et la prospérité dans la région tout entière.

À cet égard, le potentiel propre à la région de tirer pleinement profit de l’économie bleue et d’exploiter les vastes ressources marines afin de donner accès à la richesse des secteurs marin et maritime doit être développé plus avant. Nous jugeons très encourageant l’important travail déjà en cours dans plusieurs pays de la région visant à accroître la contribution économique des ressources marines en améliorant la gestion des pêches, en réduisant les pêches illégales et en accroissant la valeur ajoutée locale aux projets d’exploitation des ressources halieutiques. Mon propre gouvernement, en partenariat avec les pays de la région, étudie actuellement les moyens de libérer de manière plus efficace et plus durable le potentiel que recèlent les mers et les océans en faveur de l’innovation et de la croissance, et ce via le renforcement des capacités et la coopération.

Nous appelons à des interventions cohérentes et bien coordonnées des acteurs locaux, sous-régionaux, régionaux et internationaux, en s’attachant notamment à combler le fossé entre sécurité et développement. La communauté internationale et l’ONU, en particulier par le biais du Bureau des Nations Unies pour l’Afrique de l’Ouest et le Sahel, le Bureau régional des Nations Unies pour l’Afrique centrale et l’Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, doivent continuer d’assister les acteurs régionaux dans leurs efforts particuliers pour lutter contre la piraterie; parallèlement, d’autres entités des Nations Unies doivent poursuivre un objectif : instaurer le développement et la stabilité à long terme dans la région, notamment en investissant dans les capacités locales et nationales. Le rôle de la Commission de consolidation de la paix n’a jamais été plus important.

Je tiens à vous remercier une nouvelle fois, Monsieur le Président, d’avoir été à l’initiative de cet importante discussion. Nous espérons que le débat de ce

jour encouragera une coordination et une coopération internationales et régionales renforcées dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant du Portugal.

M. Mendonça e Moura (Portugal) (*parle en anglais*) : C'est pour moi un immense plaisir que de prendre la parole au nom du Portugal devant le Conseil de sécurité, dans le cadre de cette initiative opportune de la présidence chinoise, coparrainée par l'Angola et le Sénégal.

Le Portugal considère lui aussi que les problèmes de sécurité dans la région du golfe de Guinée doivent continuer à être combattus de manière holistique et globale. Bien que la communauté internationale ait focalisé son attention sur le problème de la sécurité maritime, en particulier s'agissant de la sûreté et de la sécurité de la navigation, la région est confrontée à des défis plus larges en matière de sécurité, lesquels vont bien au-delà du seul littoral. De fait, les problèmes de la piraterie et des phénomènes interdépendants – tels que les vols à main armée en mer et le détournement de pétrole – sont une ramification de la menace plus globale que représente la criminalité transnationale organisée en Afrique de l'Ouest.

La hausse du nombre d'actes illicites commis dans le golfe de Guinée au cours de cette année est une réalité. Les effets déstabilisateurs de la piraterie et l'influence corruptrice de la criminalité transnationale organisée sont ressentis dans toute la région. Il est donc grand temps que nous prenions tous des mesures efficaces pour prévenir ces activités criminelles.

Les résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) expriment toutes deux la vive préoccupation suscitée par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée font peser sur la navigation internationale, la sécurité et le développement économique des États de la région. En 2015, dans le golfe de Guinée, 81 % des actes illicites signalés ont été perpétrés dans les eaux territoriales et intérieures des États côtiers. Leur rôle pour faire face à cette menace est donc de plus en plus exigeant.

Les pirates et les individus qui pratiquent le vol à main armés en mer développent leurs arsenaux. Dans le cas du golfe de Guinée, ils ont intensifié la violence de leurs attaques. Outre des armes de petit calibre, les pirates recourent désormais à des mitrailleuses et à des lance-roquettes. Grâce à ces technologies, leurs attaques peuvent être menées à terme beaucoup plus rapidement, parfois en moins de 20 minutes. Nous ne réussirons à empêcher et à éviter ce type d'attaque que lorsque nous aurons éliminé les causes profondes qui poussent ces individus à mettre en jeu leur propre vie, ainsi que celle d'autres personnes.

Mais le golfe de Guinée est trop grand, et nous ne pourrons avoir le dessus que si et seulement si nous agissons ensemble. Ses caractéristiques géopolitiques sont éloquentes : 6 000 kilomètres de littoral pour 17 États côtiers, deux États insulaires et cinq États sans littoral, qui dépendent tous du golfe de Guinée pour leur survie. Il est donc d'une importance capitale de continuer à appuyer énergiquement les efforts régionaux dans le golfe de Guinée. Trois éléments restent cruciaux dans cette perspective. En tout premier lieu, il faut faire montre de la volonté et de l'implication politiques nécessaires pour obtenir des résultats concrets. Deuxièmement, il faut disposer des moyens technologiques qui garantissent la sécurité. Et troisièmement, il faut veiller à la coordination des différents acteurs et initiatives.

Conformément aux résolutions que je viens d'évoquer et au regard de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050, de l'Union africaine, plusieurs efforts ont été entrepris pour promouvoir des synergies entre les acteurs régionaux et internationaux dans le golfe de Guinée. Ces efforts ont eu des résultats notables, notamment à l'issue du Sommet des chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, tenu à Yaoundé en juin 2013, qui a convenu de l'établissement d'une architecture maritime interrégionale intégrée, dotée de quatre volets interconnectés et qui se renforcent mutuellement. Nous estimons que ce cadre interrégional conçu et convenu à Yaoundé doit être la clef de voûte de toute approche et de tout appui de la communauté internationale aux organisations et États de la région, en respectant l'appropriation locale et régionale. Je voudrais ajouter quelques observations sur le rôle que doit jouer la communauté internationale, et les Nations Unies en particulier, pour contribuer aux efforts régionaux.

En tout premier lieu, il nous faut privilégier la mobilisation de l'appui au processus de Yaoundé, aux organisations régionales pertinentes et aux États côtiers. Il s'agit notamment du Centre interrégional de coordination pour la sécurité maritime dans le golfe de

Guinée, à Yaoundé, du Centre régional de sécurisation maritime de l’Afrique centrale, à Pointe-Noire, et du Centre régional de sécurisation maritime de l’Afrique de l’Ouest, situé à Abidjan, ainsi que de tous les centres de coordination multinationale prévus, dont seuls ceux situés à Cotonou, en zone E, et à Douala, en zone D, sont opérationnels pour l’instant.

Deuxièmement, nous devons favoriser la coopération entre les autorités nationales et promouvoir le renforcement des capacités, tout en nous efforçant d’utiliser au mieux tous les mécanismes disponibles. Le renforcement des capacités doit impliquer les secteurs public et privé, qui sont les principales cibles des pirates et des actes de vol à main armée.

Troisièmement, nous devons aider les pays individuels et les organisations régionales à adopter des démarches juridiques communes aux niveaux national et régional, de manière à les doter de moyens adaptés pour lutter plus efficacement contre les menaces en évolution constante qui pèsent sur la sécurité et la stabilité dans la région.

Enfin, nous devons faire mieux comprendre l’importance que revêt l’économie bleue pour les États côtiers, et faciliter la coopération visant à mettre en place des projets concrets et viables d’économie bleue, dans l’intérêt des communautés locales.

Je voudrais réaffirmer la détermination du Portugal à contribuer aux efforts internationaux déployés pour aider les États côtiers dans le golfe de Guinée à faire face aux importantes difficultés qui nous ont réunis ici aujourd’hui. Notre coopération technique, militaire et juridique de longue date avec les pays de la région, notamment l’Angola, Cabo Verde et São Tomé-et-Principe; le savoir-faire que nous avons acquis en matière de gestion d’une zone économique exclusive très vaste et de définition de l’un des plateaux continentaux les plus larges au monde; et l’expérience que nous avons acquise en participant à des missions de lutte contre la piraterie dans le golfe d’Aden et en les dirigeant attestent bien de nos capacités à cet égard.

Pour terminer, je voudrais souligner que le Portugal préside actuellement le Groupe du G7 des amis du golfe de Guinée, alors que le Groupe des Sept est présidé par le Japon. Pendant notre présidence du Groupe des amis, nous nous efforcerons de promouvoir des synergies et le renforcement des capacités, conformément à ce que je viens d’évoquer ici, en coordination étroite avec les membres du processus de Yaoundé, à savoir la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, la Communauté économique des États de l’Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée, ainsi qu’avec tous les autres acteurs et initiatives internationaux pertinents.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant de la Thaïlande.

M. Plasai (Thaïlande) (*parle en anglais*) : Tout d’abord, je voudrais, au nom de ma délégation, vous remercier, Monsieur le Président, d’avoir convoqué le débat public d’aujourd’hui, une initiative de la Chine, de l’Angola et du Sénégal, et remercier tous les intervenants de leurs exposés enrichissants.

Comme le souligne la note de cadrage (S/2016/321, annexe), le golfe de Guinée est l’une des régions les plus durement touchées par la piraterie et les vols à main armée en mer. Pourtant, le problème n’a pas suscité l’attention internationale qu’il mérite. La dernière fois que le Conseil de sécurité a examiné cette question (voir S/PV.6723), il a adopté la déclaration présidentielle S/PRST/2013/13. Depuis lors, la situation a persisté et s’est même aggravée. Nous accueillons favorablement le débat d’aujourd’hui car il nous donne l’occasion de rappeler au Conseil et à la communauté internationale que la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée exigent une attention soutenue et des mesures collectives. À titre de contribution, je voudrais souligner les points suivants.

Premièrement, en ce qui concerne la lutte contre la piraterie, les résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) encouragent les États de la région à prendre des mesures concertées pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer. Elles encouragent également la communauté internationale à leur apporter toute l’assistance possible à cette fin. Il s’agit là d’un message essentiel. Ce n’est que grâce aux efforts collectifs de l’ensemble de la communauté internationale que l’on peut efficacement lutter contre ce problème. Nous devons aider les pays de la région, ainsi que les organisations régionales et sous-régionales compétentes à renforcer la coopération en matière de surveillance et de patrouilles conjointes, ainsi que dans le domaine de l’échange de renseignements aux fins de la mise en œuvre de la stratégie intégrée de sécurité maritime, et à actionner les mécanismes régionaux pertinents, en particulier le Centre interrégional de coordination pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Nous pouvons également tirer parti de l’expérience acquise dans d’autres régions du monde, en particulier dans le golfe d’Aden. Dans ce cas, deux facteurs importants ont contribué à la forte réduction des cas de piraterie et de vols à main armée en mer. Le premier est l’efficacité des patrouilles navales internationales conjointes qui ont été menées dans les zones à haut risque. Le second est le respect des meilleures pratiques de gestion et des directives relatives à la lutte contre la piraterie élaborées par l’industrie des transports maritimes et l’Organisation maritime internationale. Nous devons envisager d’appliquer ces bonnes pratiques opérationnelles à la situation dans le golfe de Guinée.

Deuxièmement, en ce qui concerne le respect du droit international, il convient de souligner que toute mesure prise pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer doit être compatible avec le droit international. Il faut notamment tenir dûment compte de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui définit le cadre juridique applicable aux activités menées dans les zones maritimes relevant de la juridiction nationale et au-delà. L’objectif doit être de lutter efficacement contre la piraterie et les vols à main armée en mer, sans nuire à la liberté de navigation, à la protection du milieu marin et à la sécurité de l’accès aux ressources marines, conformément au droit international.

Troisièmement, en ce qui concerne les causes profondes du problème et le renforcement des capacités, bien que le problème se manifeste en mer, une solution globale ne peut être trouvée sans que des mesures et des initiatives adéquates soient prises à terre. Comme pour d’autres types de criminalité organisée, les actes de piraterie et les vols à main armée en mer sont en grande partie motivés par des raisons économiques. Par conséquent, nous devons nous attaquer aux griefs socioéconomiques qui poussent de nombreuses personnes à commettre ces crimes. La création de débouchés économiques et d’autres moyens de subsistance pour les communautés locales peut contribuer à résoudre ce problème d’une manière durable. Par ailleurs, l’assistance internationale doit aider les États de la région à renforcer leurs efforts en matière de protection sociale ainsi que leurs capacités de poursuite et d’application des lois relativement aux actes de piraterie et aux vols à main armée en mer.

La piraterie est un problème qui nous concerne tous. Le Royaume de Thaïlande collabore avec la communauté internationale pour lutter contre ce fléau et garantir la sûreté et la sécurité en mer. Dans le cadre du partenariat des Forces maritimes combinées, la marine royale thaïlandaise a joué un rôle actif dans les opérations conjointes de lutte contre la piraterie somalienne. À l’échelon régional, nous avons apporté des contributions constructives dans le cadre du Forum maritime de l’Association des nations de l’Asie du Sud-Est et de l’Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l’encontre des navires en Asie.

Pour terminer, je tiens à réaffirmer l’engagement du Royaume de Thaïlande à fournir un appui aux pays du golfe de Guinée dans leurs efforts de lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer. Nous sommes, en particulier, prêts à partager notre humble expérience en matière de sûreté et de sécurité maritimes, ainsi qu’en matière d’un autre type de développement en vue d’améliorer les conditions de vie de la population. Cette expérience pourrait être appliquée à la situation du golfe de Guinée.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole à l’Observateur permanent de l’Union africaine auprès de l’Organisation des Nations Unies.

M. António (*parle en anglais*) : Je voudrais tout d’abord féliciter les délégations angolaise, chinoise et sénégalaise d’avoir organisé le présent débat opportun sur une question importante qui mérite une plus grande attention de la part de la communauté internationale. Je remercie également le Sous-Secrétaire général aux affaires politiques, M. Tayé-Brook Zerihoun, de son exposé.

(*l’orateur poursuit en français*)

Je voudrais saluer aussi la présence de M. Robert Dussey, Ministre des affaires étrangères, de la coopération et de l’intégration africaine de la République togolaise, et de Mme Annika Söder, Secrétaire d’État aux affaires étrangères de la Suède. Je voudrais surtout remercier M. Dussey d’avoir mis en lumière les initiatives de l’Union africaine, y compris son projet de charte, ce qui a permis d’expliquer ce que le continent est en train de faire.

(*l’orateur reprend en anglais*)

Les actes de piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée représentent une source de préoccupation majeure non seulement pour la région, mais aussi pour l’Union africaine et la communauté

internationale dans son ensemble. Nos préoccupations sont d'autant plus grandes qu'au cours de la dernière décennie, les actes de piraterie dans cette région ont augmenté en termes de gravité et de portée, se propageant vers le nord et vers le sud. De nos jours, ces attaques représentent plus du quart de toutes les attaques signalées dans le monde entier. Il n'est nul besoin de souligner les incidences négatives profondes et durables que ces actes criminels continuent d'avoir sur les pays concernés, compte tenu du fait que la sécurité énergétique et le commerce dans la région dépendent dans une large mesure des transports maritimes. Comme indiqué dans la note de cadrage (S/2016/321, annexe), ces attaques infligent chaque année des milliards de dollars de pertes économiques aux pays concernés de la région.

En dépit de ces faits, la piraterie dans le golfe de Guinée n'a que récemment retenu l'attention de la communauté internationale. Nous nous souvenons tous des efforts déployés par les délégations africaines, en particulier la délégation béninoise, pour appeler l'attention du Conseil sur cette question. Malheureusement, peu de mesures concrètes ont été prises depuis lors. L'adoption des résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) relatives aux actes de piraterie et aux vols à main armée dans le golfe de Guinée n'ont eu qu'une incidence minimale sur le nombre de cas de piraterie dans la région, et l'assistance technique demandée à la communauté internationale n'a pas encore été pleinement déployée.

La coordination nationale, régionale, continentale et internationale semble être une condition *sine qua non*, si nous voulons lutter efficacement contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée et au-delà. L'Union africaine continue de coopérer étroitement avec les acteurs sous-régionaux en prenant toutes les mesures appropriées pour lutter contre la criminalité et l'insécurité maritimes et pour s'attaquer aux facteurs sous-jacents afin de promouvoir la sécurité et la stabilité à long terme dans la région.

C'est dans ce contexte que l'Union africaine a adopté, à son vingt-deuxième Sommet, la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 et le plan d'action correspondant, qui doivent être considérés comme un complément et un appui aux efforts régionaux sur le continent. C'est également dans ce contexte que l'Union africaine prévoit de tenir à Lomé un sommet extraordinaire consacré à la question de la sécurité maritime, comme l'a dit le Ministre des affaires étrangères, de la coopération et de l'intégration africaine de la République togolaise. Comme nous l'avons déjà indiqué, sa participation à la présente séance est une preuve de plus non seulement de l'engagement, mais aussi de la prise de conscience des dirigeants africains.

À l'échelon régional, les pays de la région et les organisations régionales compétentes ont pris de nombreuses mesures pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée. Par conséquent, il est inutile de répéter ce que de nombreuses délégations ont déjà dit concernant l'importance du Sommet des chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, tenu à Yaoundé en juin 2013. Ce sommet a abouti à un Mémorandum d'entente ambitieux qui a établi le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, et créé le Centre interrégional de coordination pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Le Mémorandum a également institué la Conférence internationale sur la sécurité maritime et énergétique, parrainée par l'Angola, les États-Unis d'Amérique et l'Italie, qui s'est tenue à Luanda. La question clef reste de savoir si nous avons appuyé toutes ces initiatives de manière adéquate et efficace. La coordination de ces initiatives est également importante, tout comme le recours à des organes établis, tels que la Commission du golfe de Guinée et le Centre interrégional de coordination pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Les efforts continentaux et régionaux doivent être pleinement appuyés et encouragés par la communauté internationale, conformément aux résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012). Il faut également renforcer l'action collective menée par l'ONU, l'Union africaine, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et la Commission du golfe de Guinée. Ces efforts doivent aussi associer d'autres entités régionales voisines et d'autres organes internationaux, notamment la Communauté de développement de l'Afrique australe et la zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud, qui regroupe 21 pays africains et trois pays d'Amérique latine, à savoir l'Argentine, le Brésil et l'Uruguay, ce dernier étant actuellement le Président en exercice de la zone, ainsi que l'a déjà indiqué la délégation uruguayenne.

La sécurité maritime est étroitement liée à la sécurité terrestre, ainsi qu’aux conditions de stabilité et de développement des pays concernés. Ceux-ci doivent bénéficier d’une aide pour parvenir à la prospérité à long terme, y compris pour le développement du secteur maritime afin de permettre de plus grands échanges commerciaux, une plus grande coopération et la création de davantage d’emplois. Nous devons également veiller à ce que nos interventions dans les domaines du développement, y compris le développement de l’économie bleue, comme l’a déjà très bien dit le Ministre togolais; de la coopération; de la consolidation de la paix; de la prévention des conflits et de la sécurité internationale se renforcent mutuellement.

Pour sa part, l’Union africaine va continuer à appuyer tous les efforts de la région et des États côtiers pour relever les nombreux défis auxquels les habitants de la région sont confrontés en matière de sécurité maritime et de criminalité organisée.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant de l’Italie.

M. Lambertini (Italie) (*parle en anglais*) : L’Italie s’associe à la déclaration qui sera prononcée par l’observateur de l’Union européenne et voudrait ajouter les observations suivantes à titre national.

Nous remercions la Chine, l’Angola et le Sénégal d’avoir saisi à nouveau le Conseil de sécurité de cette question après les débats organisés en 2011 et en 2012 et l’adoption des résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) ainsi que de la déclaration présidentielle S/PRST/2013/13 d’août 2013. Nous nous félicitons également de la présence du Ministre togolais des affaires étrangères, M. Robert Dussey, qui représente l’un des pays les plus touchés par cette crise.

La piraterie maritime est une menace mortelle pour tous les hommes et les femmes qui travaillent en mer. C’est un danger pour l’industrie maritime et le commerce international. Elle a partie liée avec la criminalité transnationale organisée et alimente les conflits. Les actes de piraterie et les vols à main armée dans le golfe de Guinée mettent tout particulièrement en péril la consolidation de la paix en Afrique de l’Ouest et le développement économique de la région au profit des populations. L’Italie demeure donc préoccupée par la poursuite des actes de piraterie et des attaques armées dans le golfe de Guinée et prend note avec inquiétude de la récente recrudescence observée en termes de chiffres, de niveau de violence et d’expansion géographique. Il est particulièrement préoccupant de voir que ces attaques surviennent aussi bien dans les eaux internationales que dans les eaux territoriales et portent atteinte à la liberté et à la sécurité de la navigation, qui sont indispensables au commerce et au développement économique. L’Italie réaffirme sa détermination à stopper cette tendance grâce à une approche multidimensionnelle fondée sur la prévention, la diplomatie, la formation, la sécurité et la lutte contre les causes profondes à l’origine du problème. Je voudrais partager avec le Conseil quelques-uns des exemples concrets de notre participation active à la stratégie mise en place par l’Union européenne concernant le golfe de Guinée pour appuyer le processus de Yaoundé.

Tout d’abord, mon pays est un membre actif du Groupe du G7 des amis du golfe de Guinée, dont le but est de faciliter la mise en œuvre des résolutions pertinentes de l’ONU et des déclarations issues du Sommet de Yaoundé sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée. Nous attendons avec intérêt la prochaine réunion qui sera organisée sous la présidence portugaise. L’Italie y participera et s’emploiera à concrétiser la décision de mettre en place, au plus tard en 2016, un mécanisme de sûreté et de sécurité maritimes à part entière et de promouvoir la coopération policière et judiciaire dans la région.

Dans le même esprit d’engagement international et de coopération, mon pays a officiellement aidé l’Angola à organiser à Luanda, en novembre dernier, la Conférence internationale sur la sécurité maritime et énergétique. Le Vice-Ministre italien de la défense était présent à la Conférence, qui s’est achevée sur l’adoption de la Déclaration de Luanda qui encourage le partage de l’information et une meilleure appréciation de la situation maritime. S’appuyant sur ce document, les marines italienne et angolaise sont actuellement en train de négocier un arrangement technique de suivi.

Deuxièmement, la prise en main locale et la direction des opérations au niveau national sont indispensables pour compléter l’appui international et l’orienter vers les secteurs où il est le plus nécessaire et le plus efficace. À cet égard, je voudrais souligner le rôle important joué par les organisations régionales et sous-régionales. Le Code de conduite de Yaoundé a confié la direction du processus à trois organisations régionales, à savoir la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, la Communauté économique des États de l’Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée, et nous espérons vivement coopérer avec elles.

Nous nous félicitons tout particulièrement de la réunion extraordinaire organisée en février et insistons sur l’importance du Centre interrégional de coordination pour la sûreté et la sécurité maritimes en Afrique de l’Ouest et du Centre, basé au Cameroun, entité que nous soutenons activement au moyen d’une subvention. Le Bureau des Nations Unies pour l’Afrique de l’Ouest et le Sahel peut également jouer un rôle de facilitateur dans le cadre de son action d’ensemble dans la région.

Troisièmement, la formation et le renforcement des capacités sont absolument primordiaux et ce sont des domaines sur lesquels nous avons particulièrement axé notre attention. Lorsqu’elle a effectué le tour de l’Afrique pendant le premier semestre de 2014, la marine italienne a organisé un certain nombre d’activités de formation spécifiques sur la sécurité maritime et la lutte contre la piraterie sur son navire étendard, le *Nave Cavour*. Plus d’une vingtaine de pays africains et de ports ont été visités durant cette campagne, y compris ceux situés dans le golfe de Guinée, et des initiatives de renforcement des capacités maritimes ont été menées avec grand succès. Dans le même esprit, l’Italie appuie actuellement un programme maritime de l’Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, qui encourage le renforcement des capacités pour combattre et éliminer les crimes commis en mer, y compris les actes de piraterie, les vols à main armée et les trafics.

Cela fait partie de notre effort global pour aider les pays de l’Afrique de l’Ouest et du Sahel à améliorer leurs capacités d’ensemble de lutter contre les flux illicites d’armes, de ressources naturelles, de biens et de personnes. La marine italienne a mis en place des programmes bilatéraux de formation avec ses homologues du golfe de Guinée et au-delà. Par l’intermédiaire de ses carabiniers et de la Guardia di Finanza, l’Italie a mis en place un vaste éventail d’activités de coopération avec les pays de la région dans ce domaine. Je n’en citerai que trois exemples : les programmes de gestion des frontières et de contrôle douanier; les formations aux techniques d’enquête et à la lutte contre le terrorisme; et le partage de l’information.

Ma dernière observation est que, pour s’attaquer efficacement à ce phénomène, nous devons regarder au-delà de la piraterie et des vols à main armée et considérer et combattre leurs causes profondes à terre. Le développement socioéconomique, les possibilités d’emploi, les inégalités, l’éducation, la participation des jeunes et l’autonomisation des femmes sont autant de facteurs qu’il faut prendre en compte dans nos prises de décisions sur la question. La mise en œuvre du Programme de développement durable à l’horizon 2030 (résolution 70/1 de l’Assemblée générale) et de l’Agenda 2063 de l’Union africaine sera absolument déterminante à cette fin. Le sommet de l’Union africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique, prévu à Lomé le 15 octobre, offrira une excellente occasion de promouvoir le programme relatif au golfe de Guinée et nous espérons qu’il connaîtra une issue fructueuse et aboutira à des résultats concrets. Nous allons continuer de discuter des moyens de renforcer nos efforts conjoints avec nos partenaires africains sur les questions de sécurité et de développement à l’occasion de la conférence ministérielle Italie-Afrique qui se tiendra à Rome le 18 mai.

Enfin, je voudrais faire très brièvement un commentaire à titre personnel. Je suis né à 200 mètres de la mer Méditerranée dans une maison qui se dresse, aujourd’hui encore, fièrement sur la côte de l’une des plus anciennes villes maritimes du monde, Naples. Depuis des générations, ma famille vit et prospère de la mer. La mer nous apporte nourriture, argent, culture et un avenir ouvert aux autres. C’est l’une des raisons pour lesquelles notre activité en Méditerranée est si intense au point de risquer nos vies, parce que nous savons tous que la mer peut être la source d’une vie meilleure pour chacun d’entre nous. Nous sommes sincèrement déterminés à garantir l’utilisation pacifique de la mer dans le golfe de Guinée et dans tous les océans et les mers du monde.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant du Brésil.

M. De Aguiar Patriota (Brésil) (*parle en anglais*) : Je tiens à remercier la Chine, l’Angola et le Sénégal d’avoir proposé l’organisation du présent débat. Je remercie en outre M. Zerihoun de son exposé.

La piraterie et les vols à main armée en mer sont des crimes graves. Outre le fait que des biens privés sont volés, nombre de droits fondamentaux et d’obligations sont bafoués puisque dans certains cas, ces crimes s’accompagnent de meurtres, d’enlèvements ou de demandes de rançon. Dans le golfe de Guinée, il s’agit d’un vrai problème qui doit être réglé par les pays de la région avec l’aide de la communauté internationale. Pour relever ce défi, nous devons comprendre la situation qui règne dans le golfe de Guinée en analysant les statistiques récentes, ainsi que les caractéristiques propres aux actes de piraterie et aux vols à main armée dans cette zone.

Selon l'Organisation maritime internationale, il y a eu une baisse du nombre d'actes de piraterie et de vols à main armée dans le golfe de Guinée ces dernières années. En 2014 et 2013, 45 et 54 attaques ont été signalés, respectivement, contre 64 en 2012 et 61 en 2011. Pour l'année 2015, le Bureau maritime international (IMB) et la Chambre de commerce internationale (CCI), une organisation à but non lucratif mise en place pour servir de point focal de la lutte contre tous les types de criminalité maritime, ont dénombré 31 attaques ou tentatives d'attaque dans la région.

Il importe également de souligner que d'autres régions ont enregistré un nombre bien plus important d'incidents durant la même période. Le Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale a par exemple enregistré 147 cas de ce type en Asie du Sud-Est en 2015. Dans la Corne de l'Afrique, quand leurs activités battaient leur plein en 2011, les pirates somaliens ont attaqué 286 navires, dont 33 ont été détournés. Il y a également des différences importantes dans la nature des incidents lorsque nous comparons la piraterie et les vols à main armée dans la Corne de l'Afrique et dans le golfe de Guinée. Les pirates somaliens étaient le plus souvent impliqués dans des enlèvements et des demandes de rançons. Leurs activités ont été pour la plupart menées dans les eaux internationales et sont donc considérés sur le plan juridique comme des actes de piraterie. En effet, l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit la piraterie comme un acte commis « en haute mer » ou « dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ».

En revanche, la majorité des incidents survenus dans le golfe de Guinée visaient le vol de cargaisons, en particulier de pétrole, et ont eu lieu pour la plupart dans des eaux territoriales ou dans des zones portuaires et sont donc qualifiés de vol à main armée au regard du droit international. En conséquence, les problèmes relatifs à la piraterie et au vol à main armée sur les côtes occidentale et orientale du continent africain sont différents et exigent donc des solutions distinctes.

Le Conseil de sécurité a adopté les résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) relatives aux actes de piraterie et aux vols à main armée dans le golfe de Guinée. En 2013, le Sommet des chefs d'État et de gouvernement sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, tenu à Yaoundé, a adopté une déclaration, le Mémorandum d'entente entre la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et la Commission du golfe de Guinée, et le Code de conduite relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre. Il a également décidé de créer le Centre interrégional de coordination pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, qui a été ouvert en 2015.

Le Brésil considère que les pays de la région doivent jouer un rôle moteur dans le règlement du problème que constituent les actes de piraterie et les vols à main armée commis dans le golfe de Guinée. Toute stratégie régionale en ce sens devrait être globale et tenir compte non seulement des questions de sécurité mais également du renforcement des institutions et du développement durable de la région.

La communauté internationale doit appuyer la région par des activités de coopération qui respectent l'appropriation nationale. C'est ce que mon pays tente de faire. Le Brésil a signé des accords de coopération militaire avec neuf pays de la côte Ouest de l'Afrique : la Namibie, Cabo Verde, l'Afrique du Sud, la Guinée-Bissau, Sao Tomé-et-Principe, le Nigéria, le Sénégal, l'Angola et la Guinée équatoriale. Le Brésil maintient depuis 1994 une mission navale en Namibie qui a permis de former à ce jour plus de 2 000 membres de la marine namibienne. De nouvelles missions ont récemment été lancées à Cabo Verde et à Sao Tomé-et-Principe. Des officiers et d'autres membres des forces armées de la région ont étudié dans des académies militaires brésiliennes.

La coopération offerte par le Brésil est principalement orientée vers le renforcement des capacités, la formation, la doctrine militaire et des exercices maritimes. Ces dernières années, le Brésil a mené des exercices avec le Bénin, Cabo Verde, Sao Tomé-et-Principe et le Nigéria. Depuis 2013, la marine brésilienne prend part à un exercice maritime international visant à améliorer la coopération entre les pays qui y participent afin de renforcer la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée. Le dernier exercice en date a été achevé le mois dernier. Il s'agit de types d'initiatives que nous considérons être nécessaires pour améliorer la coopération avec les pays de la région et renforcer leur capacité de lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée.

Toute initiative menée dans la région du golfe de Guinée doit bien cadrer avec les objectifs de la zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud (ZPCAS). Je tiens à rappeler que cette zone comprend 24 pays,

y compris tous les pays situés sur la côte occidentale de l'Afrique, de Cabo Verde et du Sénégal, au nord, à l'Afrique du Sud, ainsi que, de l'autre côté de l'océan, trois pays d'Amérique du Sud : l'Argentine, l'Uruguay et mon pays, le Brésil.

À cet égard, les membres de la ZPCAS ont décidé de consolider la région en tant que zone de paix et de coopération afin de veiller à ce qu'elle demeure exempte d'armes nucléaires et de toutes autres armes de destruction massive et d'assurer le respect de la souveraineté, de l'intégrité territoriale et de l'indépendance politiques des pays membres. La Déclaration de Montevideo, adoptée en 2013 à la Réunion ministérielle de la zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud, aborde directement le problème posé par les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée. La Déclaration reconnaît le rôle de premier plan que les États du golfe de Guinée devraient jouer à cet égard et la nécessité de coordonner les efforts au niveau régional pour contrer les actes de piraterie et de vol armé commis en mer. Elle invite également instamment les partenaires internationaux à fournir une assistance aux États et aux organisations régionales aux fins du renforcement de leurs capacités de lutte contre ce type de menace.

Depuis 1986, l'Assemblée générale a adopté 22 résolutions relatives à la ZPCAS. Dans la résolution la plus récente (résolution 69/322), adoptée en 2015, l'Assemblée générale souligne le rôle que joue la ZPCAS, en ce qu'elle favorise l'intensification des échanges et le renforcement de la solidarité entre ses États membres, et se félicite de la tenue de la septième réunion ministérielle de la ZPCAS, ainsi que de l'adoption de la Déclaration de Montevideo.

Le problème des actes de piraterie et des vols à main armée commis dans le golfe de Guinée étant principalement une question de coopération entre les États, nous considérons que l'Assemblée générale est le cadre approprié pour mener le débat. Dans la logique de la déclaration faite plus tôt par la Secrétaire d'État aux affaires étrangères de la Suède, nous considérons que la Commission de consolidation de la paix a également un rôle à jouer. Le Brésil se tient prêt à continuer de coopérer avec la région pour faire face à ce problème.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole à la représentante de la Belgique.

Mme Frankinet (Belgique) : Je vous remercie, Monsieur le Président, ainsi que le Sénégal et l'Angola, d'avoir pris l'initiative du présent débat public. Je remercie également M. Zerihoun pour son exposé.

La Belgique souscrit à la déclaration qui sera prononcée par l'Union européenne et souhaite ajouter les considérations suivantes à titre national.

Aujourd'hui, alors que le risque de piraterie semble en recul dans la Corne de l'Afrique, l'insécurité maritime s'accroît dans le golfe de Guinée. Cette évolution est préoccupante car elle est porteuse d'instabilité à un moment où l'Afrique de l'Ouest doit faire face à d'autres défis, posés par les trafics illicites et la proximité de la menace terroriste dans le Sahel. Dans la mesure où le golfe de Guinée est également le lieu d'une intense activité économique et commerciale, la lutte contre l'insécurité maritime y constitue un enjeu qui dépasse le cadre purement sécuritaire. L'appropriation de cet enjeu par les États côtiers est donc essentielle. Tout comme est essentielle la mise en place de structures de coopération régionale qui permettront de lutter plus efficacement contre les diverses formes de criminalité maritime.

Nous saluons à cet égard la mise en place, à Yaoundé, conformément à la décision prise lors du Sommet des chefs d'État et de gouvernement sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée de juin 2013, du Centre interrégional de coordination pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Nous formons le vœu que cet important outil de coopération régionale devienne pleinement opérationnel dans les meilleurs délais. La Belgique, quant à elle, se tient aux côtés des États d'Afrique de l'Ouest et est déterminée à les soutenir dans leur lutte contre la criminalité maritime. C'est ainsi que mon pays est membre du Groupe du G7 des amis du golfe de Guinée dont l'action vise à coordonner les initiatives de renforcement des capacités maritimes initiées par les divers partenaires internationaux.

La Belgique a, par ailleurs, activement pris part à l'élaboration de la stratégie de l'Union européenne pour le golfe de Guinée et du plan d'action 2015-2020 qui s'y rapporte. Les initiatives bilatérales belges s'inscrivent, du reste, dans le cadre de ce plan d'action. C'est ainsi que la Belgique est active dans le renforcement des capacités maritimes nationales, militaires et civiles de plusieurs pays côtiers du golfe de Guinée par le biais d'activités de formation. Un exemple de partenariat particulièrement fructueux est celui développé avec le Bénin, où la Belgique coopère actuellement à la formation du personnel de trois nouveaux navires patrouilleurs ainsi qu'à celui de fusiliers marins.

La Belgique met également à disposition, sur une base régulière, des navires de sa composante navale dans le cadre de l’initiative internationale « Africa Partnership Station », qui vise à développer l’expertise des militaires, garde-côtes et marins des nations côtières africaines. Ce fut, par exemple, le cas en 2014 avec un navire de soutien logistique et en 2015 avec une frégate.

Lors de ce dernier déploiement, la frégate belge a notamment formé à son bord des marins togolais, gabonais, congolais et béninois. Elle a également participé à l’exercice Obangame Express, mené dans le golfe de Guinée pour aider les forces locales à développer leurs capacités à lutter contre les activités maritimes illicites. La Belgique étudie la possibilité de déployer à nouveau, dans le courant de cette année, un navire de soutien logistique dans le cadre de l’Africa Partnership Station.

Je voudrais, en guise de conclusion, souligner la nécessité de mettre en cohérence la lutte contre la criminalité maritime avec l’amélioration des conditions de vie des populations locales. Toute solution durable devra en effet passer par une approche globale qui traite les causes profondes du problème en tenant compte des facteurs qui l’alimentent, telles que les faiblesses dans la gouvernance et la pauvreté, car traiter les causes du problème, c’est agir afin d’en prévenir l’aggravation ou la réémergence. La Belgique se félicite donc de l’adoption par le Conseil de sécurité de la déclaration présidentielle S/PRST/2016/4, qui contient une série de recommandations concrètes sur les moyens d’y parvenir.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant de l’Allemagne.

M. Thoms (Allemagne) (*parle en anglais*) : Les menaces pesant sur la sécurité maritime préoccupent de plus en plus la communauté internationale. Le golfe de Guinée est particulièrement touché par la piraterie et les vols à main armée en mer, qui causent des pertes économiques qui se chiffrent à des milliards de dollars et qui portent atteinte à la sécurité maritime. Les actes de piraterie s’accompagnent souvent d’une violence extrême. Les pays de la région sont conscients de la gravité de cette menace. Le processus de Yaoundé, établi par les chefs d’État et de gouvernement en 2013, met l’accent sur la nécessité d’une action conjointe. Je voudrais mettre en exergue les trois points suivants.

Premièrement, sans une forte appropriation locale et régionale, nous ne pourrons pas régler ce problème. Il faut donc apporter un appui régional ciblé et adapté au niveau politique et financier, ainsi que par l’intermédiaire des ressources humaines de la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest (CEDEAO) et de son processus de Yaoundé. L’Allemagne a versé une contribution de plus d’1 million d’euros dans le cadre des efforts visant à renforcer la coopération régionale dans le cadre du processus de Yaoundé, notamment en fournissant du matériel de communication destiné à améliorer les opérations de surveillance dans le golfe de Guinée. L’Allemagne est prête à accroître son appui dans le cadre de son partenariat de longue date avec la CEDEAO et le processus de Yaoundé.

Deuxièmement, il faut élargir la portée des partenariats existants. Par conséquent, nous saluons les efforts déployés par le secteur privé pour renforcer la sécurité dans le golfe de Guinée. Nous nous félicitons également des appels lancés a maintes reprises par le secteur privé en faveur d’une coopération transparente et pragmatique entre toutes les parties prenantes du processus de Yaoundé.

Troisièmement, plus que jamais, la sécurité maritime est un problème qui concerne le monde entier. Sous les auspices de la présidence allemande du Groupe des Sept (G7) l’an dernier, les ministres des affaires étrangères ont convenu collectivement, dans la Déclaration de Lübeck, de faire de la sécurité maritime et d’une gouvernance maritime efficace une priorité. La Déclaration de Lübeck appelle à une approche intersectorielle de coopération fondée sur des règles en matière de sécurité maritime et souligne l’importance des cadres juridiques pertinents, tels que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Qu’il me soit permis d’ajouter que nous appuyons pleinement l’engagement de la présidence japonaise du G7 en 2016 en faveur de la sécurité maritime, et que nous nous félicitons des efforts déployés par la présidence portugaise du Groupe du G7 des amis du golfe de Guinée.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole à l’observateur de l’Union européenne.

M. Vale de Almeida (*parle en anglais*) : J’ai l’honneur de prendre la parole au nom de l’Union européenne et de ses 28 États membres. Les pays suivants s’associent à cette déclaration : la Turquie, l’ex-République yougoslave de Macédoine, le Monténégro, la Serbie et l’Albanie, pays candidats; la Bosnie-Herzégovine, pays du Processus de stabilisation et

d’association et candidat potentiel; ainsi que l’Ukraine, l’Arménie et la Géorgie.

Je voudrais tout d’abord remercier la présidence chinoise d’avoir organisé ce débat public, et l’Angola, la Chine et le Sénégal d’avoir élaboré la note de cadrage édifiante (S /2016/321, annexe). Je voudrais également de remercier le Sous-Secrétaire général de son exposé.

L’Union européenne et ses États membres sont préoccupés par les incidents persistants de piraterie et de vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée. Selon l’Organisation maritime internationale (OMI), près de 40 % de tous les actes de piraterie et les vols à main armée en mer signalés dans le monde entier depuis le début de l’année ont eu lieu dans le golfe de Guinée. En 2015, le golfe de Guinée était la troisième zone maritime la plus dangereuse du monde. Depuis le début de cette année, le nombre d’incidents signalés a augmenté de 36 % par rapport à la même période l’an dernier, et le nombre de personnes enlevées alors qu’elles se trouvaient à bord de navires correspond déjà au nombre total enregistré en 2015. En outre, plusieurs incidents particulièrement violents et préoccupants ont été signalés. En moyenne, à un moment donné, il y a environ 40 navires battant pavillon des États membres de l’Union européenne ou dont le propriétaire est établi dans un État membre dans les eaux du golfe de Guinée. Le risque constant d’attaques criminelles dans le golfe de Guinée est donc un problème qui préoccupe une grande partie de la communauté internationale. Le risque de piraterie et de vols à main armée en mer existe à la fois dans les eaux internationales et dans les eaux territoriales des pays de la région, en particulier dans les zones d’ancrage et dans le delta du Niger.

La sûreté des eaux et de la navigation maritime revêt une importance capitale pour le développement économique et humain des pays du golfe de Guinée. Le domaine maritime est un facteur de prospérité et de développement durable. Par conséquent, la menace croissante que représentent la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée est avant tout une menace pour les États côtiers de la région et pour leur développement. Au-delà de la menace immédiate que ces actes représentent pour l’industrie du transport maritime, le caractère complexe, interdépendant et souvent transfrontalier de cette menace est également inquiétant, car il risque de compromettre l’autorité et la stabilité de certains États de la région.

Dès le début, l’Union européenne a pleinement appuyé les efforts déployés au niveau régional et international visant à endiguer la piraterie et vols à main armée dans le golfe de Guinée. Suite à l’adoption de la résolution 2018 (2011) et de la résolution 2039 (2012) et après le Sommet interrégional tenu à Yaoundé en juin 2013 par la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l’Afrique centrale (CEEAC) et Commission du golfe de Guinée (CGG), l’Union européenne a adopté sa propre stratégie pour le golfe de Guinée en mars 2014, à l’appui du processus de Yaoundé. Tout comme le Code de conduite de Yaoundé, la stratégie de l’Union européenne va au-delà de la piraterie et des vols à main armée en mer et porte également sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, le trafic et la pollution, y compris le mazoutage. Elle prévoit également des mesures visant à s’attaquer aux causes profondes de ce phénomène à terre, en promouvant le développement des économies côtières et le renforcement de l’application de la loi. En mars 2015, la stratégie de l’Union européenne a été complétée par un plan d’action, dont le premier rapport de mise en œuvre vient d’être mis au point.

L’Union européenne et ses États membres se sont engagés à continuer d’aider les pays du golfe de Guinée pour assurer le succès du Code de conduite de Yaoundé, sous la direction des trois organisations choisies par les pays de la région – la CEDEAO, la CEEAC et la CGG. Nous nous félicitons de la réunion de haut niveau tenue en février, suite à laquelle le Centre interrégional de coordination basé à Yaoundé devrait devenir opérationnel en juillet. Nous encourageons toutes les parties concernées à mettre rapidement et intégralement en œuvre le Code de conduite.

L’Union européenne a déjà fourni un appui financier et technique à la Cour pénale internationale et au Centre régional de sécurisation maritime de l’Afrique centrale, basé à Pointe-Noire, au Congo. L’Union européenne et ses États membres ont également mis au point un concept pour des exercices en conditions réelles en mer et une formation pour les interventions en cas de crise. Ils ont également dispensé une formation aux acteurs du secteur maritime, qui a été organisée par deux universités au Ghana et en Côte d’Ivoire. Nous saluons en outre le travail d’appui réalisé par le Groupe du G7 des amis du Golfe de Guinée, dont la présidence est actuellement assurée par le Portugal et qui se réunit deux fois par an. À notre avis, il s’agit d’un forum adéquat pour formuler des idées et des mesures à l’appui de la mise en œuvre du Code de conduite de Yaoundé et

pour s'assurer que les différents partenaires travaillent en synergie.

Comme je l'ai déjà indiqué, l'Union européenne et ses États membres sont déjà actifs dans le golfe de Guinée, où ils exécutent des projets nationaux et régionaux. Les préparatifs sont en cours pour apporter un appui supplémentaire. D'ici à la fin de cette année, de nouveaux projets seront lancés à l'appui de l'architecture de Yaoundé, qui s'alignent sur la stratégie maritime intégrée de l'Union africaine à l'horizon 2050. Nous saluons également le travail accompli par plusieurs organismes des Nations Unies, tels que l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et l'Organisation maritime internationale (OMI), et d'autres entités, comme INTERPOL. Nous demeurons résolus à coopérer étroitement et efficacement avec eux.

Le sommet de l'Union africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique, qui se tiendra à Lomé le 15 octobre, sera une excellente occasion de maintenir l'élan imprimé et de sensibiliser sur la question du golfe de Guinée. À cette fin, nous sommes disposés à aider le Gouvernement togolais et l'Union africaine dans leurs préparatifs du Sommet pour obtenir des résultats concrets.

En conclusion, le débat d'aujourd'hui intervient à un moment décisif. Je voudrais donc encore une fois remercier l'Angola, la Chine et le Sénégal d'avoir pris l'initiative de tenir le présent débat. D'une manière générale, nous sommes face à une menace croissante et peut-être encore sous-estimée à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Le moment est donc idéal pour envisager de quelle manière faire davantage collectivement pour empêcher que la situation ne s'aggrave encore plus. L'action doit progresser sur plusieurs fronts – causes profondes, application de la loi, renforcement des capacités, meilleure connaissance du domaine maritime et création d'emplois.

Dès le début, l'Union européenne a été un partenaire pleinement déterminé des pays du golfe de Guinée et elle est décidée à le rester. La prise en main nationale par les États de la région et les organisations régionales et le leadership local sont essentiels si nous voulons que notre appui et celui d'autres partenaires internationaux soit concentré là où il y en a le plus besoin.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant de l'Afrique du Sud.

M. Zaayman (Afrique du Sud) (*parle en anglais*) : Je voudrais vous remercier, Monsieur le Président, d'avoir collaboré avec l'Angola et le Sénégal pour organiser le débat public d'aujourd'hui sur la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée, débat qui vient à point nommé et que ma délégation considère comme portant sur un sujet important et pertinent pour le développement et la sécurité en Afrique.

La piraterie et les vols à main armée ont une incidence négative sur les situations sociale, économique et humanitaire des États concernés du golfe de Guinée. Ils affectent aussi les pays sans littoral situés à l'arrière qui dépendent de la mer pour leurs exportations et importations. La piraterie fait perdre annuellement 2 milliards de dollars aux économies de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest. Nous saluons la détermination dont ont fait preuve les pays de la région, qui ont notamment prévu de créer des centres régionaux de coordination aux fins de l'application de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans adoptée en 2013. Nous nous félicitons aussi du résultat de la réunion extraordinaire de haut niveau, tenue en février. de représentants de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et de la Commission du golfe de Guinée, visant à faciliter le lancement des activités, le plus rapidement possible, du Centre interrégional de coordination.

Il importe de prendre note de l'adoption par l'Union africaine, en 2014, de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050, qui vise à faire passer les pratiques et les initiatives africaines en matière de sécurité maritime du niveau sous-régional, tel que défini dans le Code de conduite de Djibouti de 2009 pour l'Afrique de l'Est, dans la Déclaration de Yaoundé de 2013 pour l'Afrique de l'Ouest et dans la Stratégie de sécurité maritime de la Communauté de développement de l'Afrique australe, au niveau continental. Cette stratégie reconnaît les possibilités et les problèmes maritimes communs aux États membres de l'Union africaine et lutte de façon intégrée contre les menaces qui portent atteinte au développement socioéconomique des États d'Afrique. Elle considère que les problèmes de sécurité maritime sont liés aux problèmes de développement et appelle à l'adoption d'une large approche pour les contrer. Cela est important étant donné que 38 pays africains partagent une côte longue de 26000 miles marins (plus de 42000 kilomètres), que la pêche contribue à la sécurité alimentaire de 200 millions d'Africains et

que plus de 90 % du commerce africain est assuré par le transport maritime, ce qui souligne l’importance de contrer les menaces que la piraterie et les vols à main armée en mer font peser sur le continent.

Ma délégation tient à rappeler la décision prise par l’Assemblée de l’Union africaine en janvier 2014, qui souligne l’importance d’établir des partenariats stratégiques pour appuyer les initiatives visant à mettre en œuvre la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans, qui permet à la communauté internationale de jouer un rôle vital pour aider les mécanismes nationaux et régionaux à relever les défis en matière de sécurité maritime. En vue de renforcer le partenariat constructif entre l’Afrique et la communauté internationale, il nous faut une assistance substantielle de la communauté internationale et un engagement intensifié des Nations Unies à faire fond sur les efforts de l’Afrique visant à régler de façon intégrée le problème de la piraterie, sur la base de l’appropriation nationale et régionale. Les récentes expériences faites dans le golfe d’Aden ont montré combien catastrophiques peuvent être pour la communauté internationale les conséquences sociales et économiques si le défi de la piraterie, notamment ses causes profondes, n’est pas relevé de façon déterminée et dans la coopération.

À cet égard, ma délégation tient à souligner qu’il importe de se concentrer sur les causes profondes de la piraterie, comme les taux élevés de chômage des jeunes, la pauvreté et le sous-développement, et sur la nécessité qui en découle de renforcer les interventions pour le développement, conformément à l’Agenda 2063 pour l’Afrique qui voit dans l’économie maritime un facteur essentiel de la croissance et du développement en Afrique.

L’Afrique du Sud est profondément convaincue qu’il est urgent que le Conseil de sécurité adresse un message fort et sans équivoque aux utilisateurs finals des produits de la piraterie. À cet égard, il importe aussi de commencer à étudier le lien qui existe entre l’économie illicite de la piraterie et les parties prenantes mondiales officielle, notamment dans le domaine des hydrocarbures.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant des Pays-Bas.

M. Menkveld (Pays-Bas) (*parle en anglais*) : Tout d’abord, je voudrais remercier la République populaire de Chine d’avoir organisé le débat public d’aujourd’hui sur un important sujet et, avec la République de l’Angola et la République du Sénégal, de nous avoir offert une pénétrante note de cadrage (S/2016/321, annexe).

La menace à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée n’est pas seulement une menace contre la sécurité et la prospérité des États africains, mais touche aussi les États maritimes comme les Pays-Bas et d’autres dans le monde. C’est pourquoi il est essentiel que nous réglions ce problème, et le moyen le plus efficace de le faire est de mettre en place une coopération internationale étroite qui tienne compte aussi des causes profondes. Au lendemain des importantes mesures qui ont été prises dans le cadre des accords de Yaoundé, le moment est maintenant venu d’aller de l’avant.

Les Pays-Bas s’associent à la déclaration faite plus tôt au nom de l’Union européenne, et je voudrais faire quelques observations à titre national sur le problème de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, la réponse qui y est donnée et l’importance d’une approche intégrée.

La situation dans la région demeure préoccupante. Dans les premiers mois de 2016, nous avons observé des enlèvements, des vols et des attaques violentes contre les marins. Il est clair qu’il faut remédier à cette situation. Comme je l’ai dit, les activités maritimes illégales dans le golfe de Guinée ne sont pas le problème des seuls États de l’Afrique de l’Ouest; c’est notre problème à nous aussi. Ces activités nuisent au commerce et au développement économique de la région, entravent les échanges commerciaux entre l’Europe et l’Afrique de l’Ouest et d’autres régions, et ainsi nuisent grandement à la prospérité. Dans les pays de l’Afrique de l’Ouest, l’absence de sécurité maritime fait peser une menace à différents niveaux sur les communautés côtières comme sur les communautés de l’arrière-pays. La criminalité maritime organisée, y compris le trafic de drogue et la traite des personnes, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, est un aspect de l’insécurité maritime qui va au-delà des actes de piraterie pour perturber les sociétés dans toute continent, accroître la corruption et menacer les moyens de subsistance des communautés. Une approche et une réponse globales sont nécessaires.

En juin 2014, les membres de la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, de la Communauté économique des États de l’Afrique centrale et de la Commission du golfe de Guinée se sont réunis pour exprimer leur détermination à améliorer la collaboration dans la région. Il en est résulté le Code de conduite relatif à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l’encontre des navires, et des

activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, qui est en application maintenant. Nous attendons avec intérêt l'entrée en fonction rapide du Centre interrégional de coordination.Étant donné que la plupart des activités illégales ont lieu dans les eaux territoriales, les pays côtiers d'Afrique de l'Ouest ont la responsabilité de coordonner leur réponse. Nous nous félicitons donc des efforts et des progrès qui sont faits s'agissant de la mise en œuvre du programme de Yaoundé.

En mars 2014, l'Union européenne a adopté une stratégie pour le golfe de Guinée visant à dresser la carte des menaces et à souligner l'importance d'une action régionale et internationale. Ce plan initial a été maintenant transformé en plan d'action de l'Union européenne de manière à aider les gouvernements de la région à relever les défis rencontrés sur plusieurs fronts dans la lutte contre l'insécurité maritime, et les Pays-Bas sont un fervent partisan de cette stratégie. Pour lutter efficacement contre les défis multiformes auxquels se heurte la sécurité maritime, nous avons besoin d'une démarche globale qui aborde les causes profondes à différents niveaux. Il est crucial dans une approche à long terme de développer les communautés côtières et d'écarter les incitations qui poussent ces communautés à recourir à la criminalité maritime. Au-delà d'une intervention robuste contre les activités criminelles, nous devons nous efforcer de créer des richesses économiques n'excluant personne dans la région. Pour y parvenir, les Pays-Bas appuient résolument la mise en œuvre du plan d'action de l'Union européenne que j'ai mentionné et ses activités de développement dans la région. Dans cette optique, et dans le cadre d'une approche intégrée, les Pays-Bas concentrent leurs efforts dans les pays du golfe de Guinée sur le renforcement des capacités maritimes. Nous procédons à des exercices et offrons, dans les pays concernés, une formation à la prévention des activités criminelles telles que la contrebande de drogue et la traite d'êtres humains.

En septembre 2015, avec le Gouvernement togolais et des représentants de l'Union africaine, nous avons organisé à New York une réunion sur la sécurité maritime en Afrique, dans le cadre des préparatifs du sommet de l'Union africaine sur la sécurité maritime qui se tiendra au Togo à l'automne. Nous entendons contribuer activement, avec des experts néerlandais, aux séminaires organisés pendant ledit sommet.

Il est indispensable de coopérer pour mettre en place un environnement maritime sûr et sans danger. Nous devons travailler de concert. Le Royaume des Pays-Bas veut donc rester un partenaire des pays africains. Ce n'est que par le biais de partenariats respectueux et égaux que nous pourrons renforcer la sécurité maritime dans la région.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole à la représentante de la Grèce.

M[me] Fountoulaki (Grèce) (*parle en anglais*) : Je vous remercie, Monsieur le Président, d'avoir organisé ce débat important, qui tombe à point nommé. Nous remercions également la Chine, l'Angola et le Sénégal d'avoir préparé l'utile note de cadrage (S/2016/321, annexe) sur une question qui suscite de très graves préoccupations, non seulement chez les États du golfe de Guinée mais également au sein de la communauté internationale.

La Grèce s'associe à la déclaration prononcée par l'observateur de l'Union européenne et tient à ajouter ce qui suit à titre national.

Pour un pays traditionnellement maritime comme la Grèce, dont le secteur des transports maritimes se classe parmi les premiers au monde, dont le littoral est le plus long de l'Union européenne et dont les frontières maritimes sont dans une large mesure les frontières de l'Union européenne, la sûreté de la navigation et des transports maritimes revêt une importance capitale. La Grèce a contribué à l'adoption de la résolution A.1069(28) de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant le golfe de Guinée, ainsi qu'à la Stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne, qui vise à combattre de manière intégrée toutes les menaces qui pèsent sur la sécurité en mer, piraterie comprise.

La Grèce est consciente du rôle clef que jouent tous les États du golfe de Guinée pour sensibiliser la communauté internationale aux difficultés auxquelles ils se heurtent dans leur lutte contre la piraterie et dans l'élaboration d'une réponse régionale globale. Nous appuyons sans réserve les résolutions pertinentes de l'Assemblée générale et du Conseil de sécurité, ainsi que les résolutions adoptées par l'Organisation maritime internationale sur la question. Nous approuvons également la mise en œuvre, par l'Union européenne, du Plan d'action 2015-2020 pour le golfe de Guinée.

La menace croissante que fait peser la piraterie dans le golfe de Guinée et les divers incidents violents qui ont récemment pris des équipages pour cible sont particulièrement inquiétants. La situation constitue une menace alarmante pour les économies locales, dont elle

risque d'entraver la stabilité et de menacer les recettes pétrolières qui sont indispensables pour nombre des pays de la région. La Grèce s'inquiète gravement de ce phénomène qui met en danger la vie des gens de mer, lesquels continuent de payer un très lourd tribut. Un solide engagement de la communauté internationale et une coopération étroite des États du pavillon et des organisations régionales sont nécessaires pour garantir que les pirates et les auteurs de vols à main armée sont poursuivis en justice. À titre de mesure préventive supplémentaire, il est important que les États appliquent les directives et les recommandations émanant des organisations spécialisées compétentes, en particulier l'Organisation maritime internationale.

Nous sommes fermement convaincus que la communauté internationale doit aider les pays de la région à élaborer leur propre stratégie maritime pour lutter contre la piraterie. La légitimité et la viabilité d'une telle stratégie passent par l'appropriation locale. Les accords qui prévoient une assistance technique et une formation à la lutte contre la piraterie renforceront la détermination à mettre au point leurs propres moyens à cette fin. En coopération avec l'OMI, l'Union africaine et, en particulier, avec la Force en attente en Afrique de l'Est, le Centre OTAN d'entraînement aux opérations d'interception maritime situé en Crète (Grèce) partage son savoir-faire en offrant une formation normalisée ou adaptée à certains besoins spécifiques, soit sur ses propres sites, soit grâce à des équipes de formation mobiles. À ce jour, 364 officiers et experts provenant de 30 États Membres ont été formés, dont 16 officiers de neuf pays d'Afrique de l'Ouest.

Le problème de la piraterie ne pourra être réglé que par une approche globale et coordonnée à terre et en mer. La prévention et l'élimination des causes profondes du phénomène, comme la pauvreté et l'absence de perspectives économiques, ainsi que le renforcement des capacités, doivent faire partie des priorités. Les enseignements tirés des interventions internationales réussies contre la piraterie au large des côtes somaliennes pourront fournir des directives précieuses sur la manière de procéder dans le golfe de Guinée.

Dans le contexte de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (résolution 70/1 de l'Assemblée générale), et tout en affrontant les défis multiformes que le monde devra relever à l'avenir, nous ne devons pas laisser la résurgence de phénomènes tels que la piraterie aller à l'encontre de nos efforts pour garantir et renforcer le développement, dans l'intérêt de toutes les nations et des générations futures.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant du Kazakhstan.

M. Sadykov (Kazakhstan) (*parle en anglais*) : Nous félicitons la présidence chinoise, ainsi que les Missions permanentes de l'Angola et du Sénégal, d'avoir initié et convoqué le présent débat public, consacré à la piraterie et aux vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée, dans le cadre général de la consolidation de la paix en Afrique de l'Ouest. En tant que membre observateur de l'Union africaine, le Kazakhstan s'inquiète profondément de ce que la piraterie dans le golfe de Guinée touche non seulement un certain nombre de pays amis en Afrique de l'Ouest, mais également l'ensemble de la communauté internationale. Cela devient donc une source de préoccupation mondiale.

Nous condamnons avec force la piraterie dans le golfe de Guinée, qui participe souvent d'activités criminelles conduites avec un armement lourd et recourant à des méthodes violentes. Ces attaques de pirates ont atteint un niveau record, avec une centaine de tentatives de détournement chaque année, nombre qui suit de très près les chiffres enregistrés en Asie du Sud-Est. Il est alarmant de constater que, dans la région, les pirates représentent un secteur criminel bien financé et disposant de réseaux d'approvisionnement solidement en place. Les actes de piraterie surviennent principalement dans les eaux territoriales, les terminaux et les ports, plutôt qu'en haute mer, ce qui empêche les forces navales internationales d'intervenir. En outre, les pirates sont maintenant plus agressifs et mieux armés; ils emploient des tactiques violentes qui déjouent les méthodes employées pour les appréhender.

Du point de vue humanitaire, nous nous inquiétons du fait que les pirates dans le golfe de Guinée sont particulièrement réputés pour la violence de leur mode opératoire, qui comprend des enlèvements, des tortures, des actes de violence et le meurtre de membres des équipages, ce qui constitue donc un mode d'activité criminelle délibérée. Il est également déconcertant que de nombreux cas ne soient pas signalés. Du point de vue économique, les actes de piraterie font obstacle aux intérêts commerciaux légitimes des pays touchés. En conséquence, le commerce dans les grands ports de la région a considérablement décliné. Nous déplorons que la piraterie dans le golfe de Guinée ait un coût estimé à environ 2 milliards de dollars, alors même que la

pauvreté lance un sérieux défi aux pays d'Afrique de l'Ouest.

Nous saluons l'excellent travail réalisé par l'Organisation des Nations Unies, l'Union africaine et d'autres organisations qui participent aux efforts internationaux dans la région pour lutter contre le fléau de la piraterie et des vols à main armée. Pour garantir que les progrès se poursuivent, une stratégie régionale plus globale, élaborée par toutes les parties prenantes, s'impose absolument.

Durant la soixante-dixième session de l'Assemblée générale, le Kazakhstan et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) ont signé un accord de partage des coûts concernant un nouveau projet intitulé « Partenariat Afrique-Kazakhstan pour la réalisation des objectifs de développement durable ». Cet accord porte sur la fourniture d'un appui technique aux ministères des affaires étrangères et autres institutions compétentes de 45 pays d'Afrique, notamment ceux d'Afrique de l'Ouest. Le projet promouvra le partage des expériences institutionnelles et des pratiques optimales à l'heure où les gouvernements se préparent à mettre en œuvre le Programme de développement durable à l'horizon 2030 (résolution 70/1 de l'Assemblée générale). Le PNUD travaille directement avec les ministères des pays africains en vue de la réalisation de ce projet.

Nous pensons que notre objectif principal doit être de faire fond sur les efforts déployés par les pays de la région pour renforcer l'édification de l'État, l'état de droit, la bonne gouvernance, les processus politiques ouverts, les réformes du secteur de la sécurité et de la justice, la protection des civils, ainsi que le désarmement et la réinsertion des combattants. Toutes ces mesures, qui constituent un ensemble complexe, sont d'une importance vitale pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée. À cette fin, nous devons envisager d'établir des partenariats plus solides d'ordre militaire et diplomatique et en matière de développement qui vont au-delà de la coopération Nord-Sud pour favoriser la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire. Par conséquent, ma délégation appuie les efforts de l'Organisation des Nations Unies, et en particulier ceux du Conseil, par le biais de ses diverses résolutions concernant la région de l'Afrique de l'Ouest dans son ensemble et les différents pays qui la composent.

Nous devons œuvrer de concert à la stabilité de la région de l'Afrique de l'Ouest, à un développement progressif et à la sécurité humaine pour tous. Par conséquent, nous appuyons la mise en œuvre intégrale de la résolution 1325 (2000) et, surtout, du Programme 2030 dans la région. Pour ce faire, il faudra élargir la notion de paix et de stabilité en passant d'une sécurité centrée sur l'État à une sécurité centrée sur les populations et d'une perspective purement militaire à une sécurité non militaire, qui englobe la sécurité alimentaire, hydrique, énergétique et nucléaire, des priorités importantes dans le cadre de nos efforts pour obtenir un siège non permanent au Conseil de sécurité.

Dans son récent document sur un nouveau paradigme de la sécurité, intitulé « Manifeste : Le monde. XXIe siècle », présenté le 31 mars au quatrième Sommet sur la sécurité nucléaire à Washington, le Président du Kazakhstan, Nursultan Nazarbayev, a proposé d'élaborer un plan d'initiative stratégique mondiale à l'horizon 2045. Son principal objectif est d'éliminer les causes profondes des guerres et des conflits d'ici au centième anniversaire de l'Organisation des Nations Unies en 2045. Dans son intervention à l'Assemblée générale en septembre dernier (voir A/70/PV.13), il a également a proposé que chaque État Membre envisage de verser 1 % de son budget miliaire au Fonds spécial pour les objectifs de développement durable.

La lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer est possible en regroupant les mesures existantes sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies. Nous appelons toutes les délégations à appuyer cette approche audacieuse et tournée vers l'avenir. La paix et le développement vont de pair. Nous devons par conséquent apporter notre concours aux pays de la région de l'Afrique de l'Ouest en vue de la mise en œuvre du Programme 2030 et de l'Accord de Paris sur les changements climatiques. C'est pourquoi le Kazakhstan apporte son aide aux pays africains sous forme d'assistance technique dans le cadre des projets du PNUD. Nous devons investir davantage dans le développement durable.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant du Maroc.

M. Hilale (Maroc) : Je tiens à féliciter la Chine pour l'organisation de cette réunion consacrée à la fois à une sous-région qui nous est très chère et avec laquelle nous partageons les mêmes préoccupations et les mêmes ambitions, et à une thématique qui nous tient particulièrement à cœur, qui est celle d'examiner les voies et les perspectives potentielles de soutien aux efforts de consolidation de la paix dans cette partie de notre continent mère, l'Afrique.

La sous-région de l’Afrique de l’Ouest continue de se heurter à plusieurs problèmes graves sur le plan de la paix et de la sécurité. Les sujets ayant suscité, sans conteste, les plus grandes inquiétudes sont les attaques aveugles perpétrées par Boko Haram et leurs conséquences déstabilisatrices pour la situation humanitaire, les droits de l’homme et la sécurité des pays du bassin du lac Tchad, la persistance de menaces qui pèsent sur le processus de paix malien et les répercussions de l’épidémie d’Ebola.

Des améliorations constatées, comme la tenue d’élections pacifiques et crédibles dans plusieurs pays de la région, ainsi que les progrès accomplis dans l’éradication de l’épidémie d’Ebola dans certains pays de l’Union du fleuve Mano, grâce entre autres à l’excellente collaboration entre l’ONU et les organisations sous-régionales, telles que la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest (CEDEAO), n’arrivent pas à éclipser la menace croissante que fait peser le terrorisme en Afrique de l’Ouest. En effet, l’extrémisme violent et les activités terroristes continuent de faire peser une très lourde menace sur la sécurité et le développement de l’Afrique de l’Ouest, aggravant encore plus les problèmes politiques, économiques et humanitaires que connaît la région, et reléguant au second degré d’autres menaces qui sont aussi importantes, telles que le trafic de drogues, la criminalité transnationale organisée et la piraterie dans le golfe de Guinée.

Comme vous l’avez si bien énoncé dans la note de cadrage (S/2016/321, annexe) que vous avez préparée pour ce débat, Monsieur le Président, les menaces à la paix ne proviennent, malheureusement, pas uniquement des activités terroristes. Les activités de piraterie dans le golfe de Guinée, devenu le nouveau centre de gravité de la piraterie en Afrique, ont volé la vedette au golfe d’Aden, où le phénomène, un temps spectaculaire, a quasiment disparu devant le déploiement d’une armada militaire internationale. Le golfe de Guinée, zone riche en ressources naturelles avec 8 % des réserves mondiales de pétrole, mais également halieutiques et biologiques, accueille un trafic maritime conséquent qui crée autant de cibles potentielles pour les groupuscules pirates, généralement bien armés et violents.

La zone côtière s’étendant du Sénégal à l’Angola est devenue le nouveau terrain de chasse des pirates des mers avec, en 10 ans, plus de 600 actes de piraterie qui ont handicapé sérieusement le développement des pays riverains du golfe de Guinée. Les pertes économiques sont conséquentes aussi bien pour les États, dont les secteurs maritimes représentent jusqu’à 20 % des budgets nationaux, que pour les entreprises dont certains groupes pétroliers occidentaux se sont désengagés de la région. Comme l’ont confirmé les rapports du Secrétaire général sur la sous-région, peu de progrès ont été faits en ce qui concerne la lutte contre les actes de piraterie et pour améliorer la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée.

Après l’espoir créé par le Sommet de Yaoundé en 2013 d’apporter une réponse coordonnée aux niveaux régional et international pour endiguer ce phénomène, l’insécurité maritime continue d’être, en l’absence d’un dispositif commun de surveillance et de lutte contre la piraterie, une menace persistante à la stabilité politique et économique des États de la sous-région. Le défi est donc celui de la mise en place d’un cadre permettant la mutualisation des moyens techniques et humains des États de la sous-région, l’adoption des dispositions réglementaires adéquates, ainsi que de mécanismes de financement prévisibles et récurrents pour porter cette région dans la durée. À nos yeux, cela requiert la conjugaison des efforts suivants.

Premièrement, le renforcement de la solidarité internationale. Le Conseil de sécurité, dans sa résolution 2039 (2012), avait encouragé les États de la région du golfe de Guinée, la CEDEAO, la Communauté économique des États de l’Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée à développer, avec le soutien de l’ONU et d’autres partenaires, une stratégie régionale, ainsi qu’à harmoniser les actions en mer de leurs États membres, et à élaborer ou renforcer leurs législations en vue de lutter contre la piraterie.

Le Bureau des Nations Unies pour l’Afrique de l’Ouest et le Sahel, sous l’égide éclairé et actif de M. Mohamed Ibn Chambas auquel je rends un grand hommage, ne ménage aucun effort pour faire converger les actions des États membres et des partenaires pour rendre pleinement opérationnelles les décisions prises lors du Sommet de Yaoundé. Le Groupe du G7 des amis du golfe de Guinée joue également, de son côté, un rôle de plus en plus prépondérant dans la sensibilisation sur cette problématique.

Néanmoins, près de trois ans après, les actes du Sommet de Yaoundé – une déclaration des chefs d’État, un code de conduite et un mémorandum d’entente – n’ont pas encore abouti aux résultats escomptés, et l’aide extérieure, primordiale à ce stade, demeure toujours limitée. L’initiative de l’Organisation maritime internationale de créer un fonds de soutien à la mise en

œuvre des actes de Yaoundé est louable, mais il nous paraît essentiel que les donateurs accentuent davantage leurs contributions et que ces dernières devraient aller au-delà de la formation et concerner l'équipement.

I1 est temps que le golfe de Guinée jouisse d'une mobilisation internationale aussi efficace et engagée que celle dont le golfe d'Aden a bénéficié. Pour gagner la bataille contre la piraterie, la communauté internationale se doit de répondre positivement à l'appel lancé par les États de la région à l'aide internationale, à l'instar de ce qui avait été fait dans le golfe d'Aden, où les forces d'intervention internationales ont eu la possibilité de recourir à la force et de mutualiser leurs opérations.

Deuxièmement, le renforcement de la coordination interrégionale. Au regard de l'ampleur du phénomène, aucun pays de la région n'est à l'évidence en mesure de résoudre seul le problème de l'insécurité maritime. S'il est vrai que le dialogue interrégional sur le fléau de la piraterie a été renforcé par la création d'un centre de coordination interrégional contre la piraterie et de centres régionaux le long de la côte, l'absence de coopération entre les parties prenantes se fait toujours lourdement sentir. En revanche, nous nous félicitons à cet égard de la décision du Comité des chefs d'état-major de la CEDEAO, prise à Dakar en septembre 2015, d'intégrer la Mauritanie à la structure de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Les États Membres qui sont les premières victimes de ce fléau devraient redoubler d'efforts pour rendre opérationnel le dispositif de sûreté et de sécurité maritime mis en place dans le golfe de Guinée et ce, malgré l'insuffisance des moyens logistiques et financiers. En effet, les pays de la sous-région sont appelés à trouver des alternatives pour financer d'une manière durable le fonctionnement de leurs structures maritimes, y compris les centres de coordination régionaux qui pâtissent du manque de moyens logistiques et humains.

La coopération régionale se trouve parfois paralysée du fait de la persistance d'importants contentieux frontaliers entre les pays riverains. En effet, les désaccords liés au processus de délimitation des frontières maritimes pourraient accentuer les problèmes sécuritaires. Cette question devrait être réglée par la signature d'accords de création de zones d'exploitation communes entre les pays concernés, comme le suggère la Convention sur le droit de la mer dans son article 83.

Le troisième point concerne le renforcement des capacités nationales de lutte contre la piraterie maritime. Au niveau des États et sur le plan des moyens humains, la coopération entre les entités nationales ayant des missions en mer n'est toujours pas encore effective, avec parfois un manque de communication entre la marine et la police maritime ou les garde-côtes dans certains pays. Quant aux moyens navals, et malgré leurs efforts, la plupart des pays ne disposent pas d'un arsenal adéquat pour vaincre les pirates du golfe de Guinée, qui ont la réputation d'être les plus violents au monde.

Pour parer à toutes ces entraves, il serait utile que chaque État œuvre davantage à renforcer son dispositif législatif et à se doter des structures nationales de gestion et de coordination de la sûreté maritime, notamment à travers le renforcement de la coopération avec le secteur privé et les organisations internationales telles que l'Office des Nations Unies contre la drogue le crime, INTERPOL et le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest.

Pour conclure, je veux rappeler que l'initiative lancée par le Maroc, en mai 2009, de créer la Conférence ministérielle des États africains riverains de l'Atlantique se veut un espace et un cadre de concertation intra-africain, où les interventions des différents pays dans les domaines de la coopération au service du développement, de la consolidation de la paix, de la prévention des conflits et de la sécurité internationale, telle que la lutte contre la piraterie maritime, pourraient se renforcer mutuellement.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant de la Turquie.

M. Begeç (Turquie) (*parle en anglais*) : La Turquie s'associe à la déclaration faite par l'observateur de l'Union européenne, mais je voudrais maintenant faire une déclaration à titre national.

Nous aussi, nous vous remercions, Monsieur le Président, d'avoir convoqué le présent débat. La situation en matière de sécurité dans le golfe de Guinée prend des proportions très inquiétantes qui menacent la sûreté des navires civils venus du monde entier et les intérêts nationaux des pays de la région. Contrairement à la Somalie, où les efforts multilatéraux de lutte contre la piraterie ont entraîné une nette diminution des attaques, on assiste dans le golfe de Guinée à une aggravation des actes de piraterie maritime, y compris les vols à main armée et les prises d'otages, depuis 2009.

La sûreté de la navigation dans le golfe de Guinée et le transport sans entrave des marchandises sont cruciaux pour le commerce régional et les efforts de

développement des pays côtiers. Comme le prouvent l’enlèvement de l’équipage turc d’un cargo appartenant à une société turque et la tentative échouée d’abordage d’un navire battant pavillon turc par des pirates, aucun pays n’est à l’abri de cette menace grandissante dans la région. La communauté internationale doit manifester la cohésion et la solidarité qui s’imposent pour combattre et éliminer ce problème. En l’absence de ripostes énergiques, les pirates du golfe de Guinée consolident et étendent leurs activités et ont recours à des méthodes de plus en plus sophistiquées.

La Turquie estime que pour être efficace, la lutte contre la piraterie doit tenir compte du mode opératoire des pirates, ainsi que des caractéristiques et des nouvelles tendances de la piraterie. Les actions concrètes entreprises doivent aussi s’inscrire dans le contexte plus large de la sécurité maritime, en accordant une attention particulière à l’évolution des réseaux criminels. Les acteurs extérieurs, les organismes donateurs et les organisations internationales compétentes doivent coopérer avec les États du golfe de Guinée de façon coordonnée. Un tel effort suppose l’implication et l’appui des mécanismes régionaux existants, comme l’a montré le Sommet des chefs d’État et de gouvernement sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, organisé en 2013 à Yaoundé, et la réunion extraordinaire des chefs d’États et de gouvernement de la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, de la Communauté économique des États de l’Afrique centrale et de la Commission du golfe de Guinée, tenue en février 2016, là encore à Yaoundé.

Le manque de coopération et de coordination effectives entre les organes chargés de la sécurité maritime est le principal facteur expliquant l’échec de la lutte contre la piraterie. Il est de la plus haute importance que les États riverains partagent rapidement les informations sur les actes de piraterie. En outre, l’absence d’arrangements en matière de droit de poursuite entre les pays freine les efforts pour combattre la piraterie et les vols à main armée en mer. Les États du littoral doivent procéder aux amendements qui s’imposent dans leur législation nationale afin de pouvoir sanctionner les pirates arrêtés en haute mer.

La mise en œuvre des différentes stratégies régionales déjà en place pourrait être coordonnée au sein d’une grande instance spécialement consacrée au golfe de Guinée, qui servirait d’interface entre les acteurs régionaux et les membres de la communauté internationale qui ont la volonté et les moyens d’appuyer cette cause. Les pays de la région doivent bénéficier d’une assistance pour renforcer et moderniser les capacités de leur marine nationale. Une aide en matière d’équipement, de formation, de renseignement et à la mise en place de nouvelles modalités de coopération pourrait jouer un rôle déterminant en ce sens. Pour améliorer les capacités des pays côtiers, un fonds d’affectation spéciale, alimenté par les contributions des gouvernements concernés et, éventuellement, par des entreprises privées du secteur du transport maritime dont les opérations commerciales souffrent directement des actes de piraterie, pourrait être créé au sein du système des Nations Unies.

La Turquie est prête à envisager toutes les possibilités de coopération entre les pays touchés par cette menace et à contribuer, du mieux qu’elle peut, à la mise en œuvre de stratégies nouvelles qui pourraient être élaborées dans un avenir proche.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant de Chypre.

M. Menelaou (Chypre) (*parle en anglais*) : Chypre souscrit à la déclaration prononcée par l’observateur de l’Union européenne. Je voudrais en outre faire une déclaration à titre national.

Tout d’abord, nous tenons à saluer la présidence chinoise du Conseil de sécurité, ainsi que les délégations angolaise et sénégalaise, d’avoir pris l’initiative d’organiser le présent débat public. Nous savons également gré au Sous-Secrétaire général Zerihoun de son exposé.

Chypre est une nation maritime; nous sommes classés au dixième rang mondial pour ce qui est de l’immatriculation des navires. Nous sommes également un grand centre de gestion des navires, avec 20 % du marché mondial de la gestion des navires pour compte de tiers. La sécurité maritime est donc vitale pour mon pays. Chypre est également membre de l’Organisation maritime internationale (OMI) depuis 1973 et fait partie de son conseil depuis 1987. Nous avons toujours défendu le rôle de principal organe international de réglementation sur les questions de sûreté et de sécurité maritimes de l’OMI, et nous avons ratifié toutes les conventions internationales élaborées par l’organisation à cet égard.

Pour répondre à l’appel figurant dans la note de cadrage dont nous sommes saisis (S/2016/321, annexe), qui nous invite à partager nos expériences nationales et nos pratiques optimales, nous voudrions signaler que, dans notre pays, les efforts pour lutter contre la piraterie

et les vols à main armée sont régis par une loi spécifique qui traite notamment de la région de l’Afrique de l’Ouest et du golfe de Guinée. Cette loi autorise le ministre compétent à réglementer le passage des navires dans les zones à risque. En outre, lorsqu’un navire se trouve dans une zone à risque, le capitaine du navire et l’opérateur ont l’obligation de prendre des mesures supplémentaires et d’utiliser tous les moyens nécessaires pour garantir la sécurité du navire et de son équipage.

Toutefois, les mesures d’autodéfense prises par les navires et leurs équipages n’ont concrètement qu’un effet limité si elles ne s’accompagnent pas d’une coopération régionale et internationale en matière de répression et de prévention. À cet égard, le processus de Yaoundé a besoin d’être mis en œuvre et renforcé de manière énergique. Par ailleurs, il serait utile que l’ONU accorde une attention renouvelée au problème de la criminalité maritime dans la région, éventuellement en adoptant une nouvelle résolution du Conseil de sécurité sur la question.

En guise de conclusion, je voudrais dire que Chypre salue et approuve toutes les initiatives prises, dans le cadre de l’ONU, pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer. Nous continuons de préconiser le renforcement de la coopération et des synergies aux niveaux international et régional, notamment grâce à la coopération avec l’Union africaine, la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest, la Communauté économique des États de l’Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée. Enfin, et ce n’est pas un détail, nous avons pleinement conscience du lien qui existe entre sécurité maritime et nécessité de promouvoir le développement économique, d’éliminer la pauvreté et d’appuyer sur les plans logistique et financier les mécanismes régionaux de coordination afin de combattre les menaces auxquelles nous sommes confrontés. Il ne saurait y avoir de sécurité, de stabilité ni de paix sans développement, égalité et justice à tous points de vue.

Le Président (*parle en chinois*) : Je donne maintenant la parole au représentant du Nigéria.

M. Bosah (Nigéria) (*parle en anglais*) : Je remercie les délégations de la Chine, de l’Angola et du Sénégal d’avoir organisé le présent débat public sur la menace posée par la piraterie dans le golfe de Guinée. Je remercie également le Sous-Secrétaire général aux affaires politiques, M. Tayé-Brook Zerihoun, de son exposé.

La piraterie dans le golfe de Guinée a de graves conséquences pour les économies des pays de la sous-région. Elle entrave l’activité maritime et menace la stabilité et la sécurité de ces États. Il s’agit donc d’une préoccupation majeure pour les pays situés autour du golfe de Guinée, y compris le Nigéria.

Nous saluons l’adoption, aujourd’hui, de la déclaration présidentielle S/PRST/2016/4, qui montre la volonté du Conseil de sécurité de rétablir la sûreté et la sécurité dans le golfe de Guinée. Le Nigéria compte sur l’engagement soutenu du Conseil sur cette question, conformément à son mandat de maintien de la paix et de la sécurité internationales.

Des bandes criminelles motivées par l’accès au pétrole brut et d’autres impliquées dans le commerce illicite de biens et d’armes légères et de petit calibre opèrent dans la région. Leurs activités ont entraîné une explosion des actes criminels, y compris les attaques armées contre des navires dans le golfe de Guinée. Les récentes attaques menées par des pirates au large des côtes nigérianes sont une indication de l’énormité du problème. Il faut aider sans tarder les pays de la région à mettre en œuvre la stratégie de sécurité maritime intégrée. Les gouvernements des pays de la région doivent également prendre des mesures de répression soutenues contre les réseaux de pirates à terre. Nous considérons que la région doit également renforcer ses moyens navals et son aviation maritime pour pouvoir faire face comme il se doit aux attaques maritimes.

Au niveau sous-régional, la Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest (CEDEAO) a adopté la Stratégie maritime intégrée, qui s’inscrit dans le droit fil des résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) relatives aux actes de piraterie et aux vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée. La Stratégie garantit un cadre de politique maritime globale pour orienter les actions et la coopération en Afrique de l’Ouest. Elle renforce également la collaboration avec d’autres organes régionaux africains. Nous considérons que de telles initiatives viennent s’ajouter aux efforts faits par d’autres organisations régionales et par l’ONU pour lutter contre la piraterie.

Une étape importante dans la mise en œuvre de la Stratégie de la CEDEAO a été la mise en place du Centre multinational de coordination en mars 2015 pour une zone maritime appelée zone pilote E. Cela démontre la volonté des États membres de la CEDEAO de s’attaquer à la question déterminante de la piraterie maritime et à d’autres activités illicites menées en mer. La zone

pilote E, qui comprend le Nigéria, le Niger, le Togo et le Bénin, se situe en grande partie dans le golfe de Guinée et est considérée comme une des zones maritimes les plus dangereuses d'Afrique de l'Ouest. Il est évident que de solides mesures de protection sont nécessaires dans cette zone.

Le Nigéria considère que les stratégies de lutte contre la piraterie exigent des financements suffisants. Pour lutter contre la piraterie, une connaissance de l'espace maritime et l'acquisition de matériel de surveillance sont nécessaires afin de garantir une intervention efficace face aux actes de piraterie. À cet égard, nous réaffirmons notre attachement à la Déclaration des chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun de 2013, par laquelle les chefs d'État et de gouvernement des États de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest se sont engagés à procéder à la collecte et à l'échange d'informations entre eux, avec les mécanismes régionaux de coordination et l'appui des partenaires stratégiques.

Au niveau national, la Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA), administration maritime et agence de la sécurité maritime du Nigéria, et la marine nigériane ont accru leur collaboration opérationnelle. Cela s'est traduit par une forte réduction du nombre d'attaques dans le port de Lagos. La NIMASA et la marine, avec l'aide de moyens de surveillance électronique, effectuent également des patrouilles pour assurer le maintien de l'ordre et lutter contre la piraterie. Ces efforts contribuent à mettre un frein à la piraterie et à d'autres activités illégales dans le golfe de Guinée.

Le Nigéria est prêt à établir des partenariats stratégiques et durables avec des parties prenantes internationales en vue d'échanger des informations et un savoir-faire technique, d'organiser la surveillance et de mettre au point des techniques d'interception pour faire obstacle aux actes de piraterie et aux vols à main armée dans le golfe de Guinée. Nous demandons à la communauté internationale de donner à cette question le même niveau de priorité que celui accordé à la menace que constitue la piraterie dans la Corne de l'Afrique et dans l'océan Indien car le golfe de Guinée n'est pas moins important pour le monde s'agissant d'échanges commerciaux et d'accès stratégique.

Nous saisissons cette occasion pour remercier l'Union européenne, l'Organisation maritime internationale, la France, les États-Unis d'Amérique, le Royaume-Uni, l'Allemagne, le Japon, la Chine et bien d'autres, trop nombreux pour les mentionner tous ici, de leur assistance. Leurs efforts individuels et collectifs ont été déterminants pour le renforcement de la paix et de la sécurité dans le golfe de Guinée.

La séance est levée à 13 h 55.